CAJA Nº 82

(5)

MALVINAS

CAJA N:82

(5)

BORRADOR

"LAS OPERACIONES AEREAS DE LA F. A. A."

Las páginas que siguen explican cómo la Fuerza Aérea Argentina se cubrió de gloria en aquellos meses de mayo y junio de 1982, probando que todos y cada uno de sus hombres estuvieron al nivel que la Patria esperaba y que desde generaciones anteriores la Institución se había preparado para tan digna prueba.

La Batalla del 1° de mayo de 1982 (sábado)

~~La situación en el teatro enemigo~~

La situación de la Fuerza de Tareas Inglesa (Task Force)

El 30 de abril de 1982 el grueso de las Fuerzas de Tareas Inglesa se había reunido en la zona TRALA de retaguardia (área de remolque y reparaciones situada a unos 400 kilómetros al EN de Puerto Argentino) y el Comandante del Grupo de Batalla (Carrier Battle Group), Vicealmirante Woodward, recién arribado a la misma en su buque insignia (el HMS HERMES), tenía órdenes de iniciar el ataque al día siguiente, a fin de cumplir la operación *"Corporate"*, que consistía en la recuperación del archipiélago. Entre los *factores principales* que influían en su apreciación figuraban:

1) Las órdenes recibidas de su Comando en Northwood (Comando de la Task Force), el cual había concebido una operación estratégica conjunta con la Royal Air Force (RAF) consistente por un lado en la operación Carnero Negro (Black Buck), un Vulcan, del Escuadrón 101 operando desde Ascención, que ~~utilizaría~~ la pista de Malvinas, haciendo un recorrido de ~~6810~~ 6600 millas, con 6 reabastecimientos, lanzando 21 bombas de 500 kg. y por otro, el ataque masivo de la Task Force con los siguientes objetivos:

a) Completar la destrucción de los aeródromos argentinos en las Islas (BAM Malvinas en la Península de Fresynet y BAM Cóndor, en el Istmo de Darwin).

b) Impedir todos los probables ataques de la aviación argentina y lograr la superioridad aérea local.

c) Consolidar una pequeña cabecera de playa en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helicópteros.

d) Infiltrar elementos de Fuerzas Especiales en distintos puntos costeros o isleños del archipiélago, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino.

2) La experiencia, obtenida en la operación anterior por algunas de sus unidades en Georgias que, habían logrado cumplir su misión, la recuperación de la Isla.

3) La amenaza de la Flota de Mar argentina que se suponía debían hallarse en el área.

4) La posibilidad que, ante el despliegue de fuerzas y contundencia de los ataques, el Comandante de la Guarnición argentina en el archipiélago aceptara, ante su ofrecimiento, la rendición inmediata.

5) Las previsiones meteorológicas (sobre todo en el continente) donde existirían techos bajo mínimo en los aeródromos (AADD) de despliegue de la Fuerza Aérea Sur (FAS) que dificultaría la operación de los aviones de combate argentinos.

Fue así que emitió sus órdenes de operaciones para el día 1° de mayo, cuyos lineamientos eran:

1) Accionar con 3 (tres) Grupos Aeronavales con las siguientes tareas:

a) *Grupo 1,* compuesto por HMS Invencible, 8 Sea Harrier (SH) del Escuadrón 801, con escolta para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate (PAC).

b) *Grupo 2,* compuesto por HMS Hermes, Buque Insignia y escolta (12 aviones Sea Harrier del Escuadrón 800 para ataque aéreo al objetivo material (OM) en tierra (en especial aeródromos) y posterior reconocimiento; además, la flotilla de ataque compuesta por un destructor D 42 y 2 Fragatas) para bombardeo naval al aeródromo Puerto Argentino, BAM Malvinas y posiciones terrestres defensivas costeras.

c) *Grupo 3,* transporte y helidesembarco anfibio.

2) Desde las siguientes áreas marítimas:

a) Para el *Grupo 1*, 100 millas al NE/N de Puerto Argentino.

b) Para el *Grupo 2*, 95 millas al E/NE de Puerto Argentino.

c) Para el *Grupo 3*, en zona TRALA, en espera de la confirmación de avanzar, helidesembarco y posterior asalto anfibio, en base a órdenes del Comando.

La Operación Black Buck (Carnero Negro)

El Comando Aéreo Estratégico de la RAF, Jemg Air Chief Marshall M. Benthan, puso en ejecución la operación Black Buck, cuando a las 19: 30, hora argentina, del 30 de abril de 1982 despegaron del aeródromo Wideawake (Isla Ascensión) dos Vulcan matrículas XM 598 (My. Reeve) y XM 607 (Cap. Withers) cargados, cada uno con 21 bombas de 1.000 libras, que debían reabastecerse 5 veces (como mínimo) en el vuelo de ida y vuelta de los Víctor, aviones tanque desplegados a lo largo de su ruta al objetivo material. A las 19:50 despegaron 11 aviones *Victor* de los Escuadrones 57 y 58; un *Vulcan* y un *Victor* eran reservas. A poco de navegar se volvió el XM 598, asumiendo la ejecución de la misión del avión reserva: XM 607. 243 millas antes de Puerto Argentino Withers inició el descenso, alcanzando 2.000 pies de altura (700 metros) a 193 millas de Malvinas, y luego fue descendiendo paulatinamente hasta 300 pies (100 metros). Encendió el radar de bombardeo 50 millas antes. Cada 10 segundos sonaba la alerta temprana (Radar Warning) indicando que había sido captado por el radar argentino. Ascendió 40 millas antes a 10.000 pies (3.300 metros). El plan previsto se cumplió bien y el XM 607, alcanzó su objetivo material a las 04:40 hs. de la madrugada. Su recorrida final con rumbo 235 fue realizada a baja altitud y sólo una de las bombas impactó al borde de la pista (a 400 metros de la cabecera 08) sin neutralizar el aeródromo. La tripulación completa de ese vuelo era: piloto, Cap. Martín Withers; copiloto, Cap. Peter Taylor; navegador, Cap. Gordon Graham; reabastecimiento aéreo, Cap. Dick Russell; operador de radar, Cap. Bob Wright y oficial de electrónica, Cap. Hug Prior.

Esta operación fue apoyada aparentemente desde tierra, en Malvinas, por Comandos Ingleses; el ataque contó con la ayuda de luces rojas (podrían ser guiado láser) que brindaron a los pilotos la dirección de ataque y/o el punto de lanzamiento.

Para contrarrestar esto, el My. Gilberto Oliva propuso que si esto se repetía, se hicieran señales con luces rojas que confundieran a los atacantes.

Siendo las 04:43 hs., la Fuerza Aérea Sur (FAS) en el continente, impartió la orden de máxima alerta a sus unidades de combate desplegadas.

Las previsiones de la FAS

El día 1° de mayo de 1982 los aviones en servicio que disponía la FAS eran:

1) Aviones de Combate:

a) Cazas: 10 MIII (Mirage) desplegados en el aeródromo de Río Grande (GRA) y BAM Gallegos (GAL).

b) Cazas bombarderos: 16 M 5 (Dagger) desplegados en los Aeródromos San Julián y Río Grande (GRA). 13 A 4B "Sky Hawk" desplegados en la BAM Río Gallegos. 11 A 4C "Sky Hawk" desplegados en la BAM San Julián. Total: 40 aviones cazabombarderos.

c) Bombarderos livianos: 7 MK 62 (Camberra) desplegados en el aeródromo Trelew.

d) De ataque: 18 IA-58 (Pucará) desplegados en el aeródromo Santa Cruz.

2) Aviones Tanques para reabastecimiento en vuelo: 2 KC 130 en la BAM Comodoro Rivadavia

3) Aviones para búsqueda y salvamento: 5 aviones de diversos tipos.

4) Otros aviones serían desplegados a las Bases del Sur con posterioridad.

La apreciación operativa de la FAS

El Comando de la FAS, - informado del ataque inicial enemigo a las 04:43 - apreciaba correctamente que se produciría nuevas incursiones aéreas sobre objetivos terrestres en Malvinas, (radares y otras posiciones defensivas en Pto. Argentino) por parte de la Task Force, Sea Harriers y algunos helicópteros de ataque, pero siempre lanzados desde una distancia lo suficientemente al Este, como para que los buques no entraran dentro del radio de acción de nuestros cazabombarderos. Por ello el Comando FAS había concebido el empleo inicial de nuestros interceptores (Mirage M-III/5) que darían cobertura a los objetivos, mediante el combate aéreo con las aeronaves incursoras. Es así que en los aeródromos de Río Gallegos, Río Grande y San Julián, las secciones interceptoras, en distintos grados de apresto, armadas con misiles aire - aire (AA) MAGIC / MATRA / SHAFFRIR y cañones, esperaban las órdenes para entrar en acción.

La primer orden de ataque

La primer orden fragmentaria (OF) que se transmitió fue la N° 1090 (2 aviones MIII - indicativo FIERA - Misión cobertura Pto. Argentino - armamento 2 misiles MAGIC - ruta Gallegos (GAL), Malvinas (MLV), Gallegos). Esta escuadrilla despegó de GAL a las 06:40 (sus tripulantes eran: My. Sánchez, Cap. Czerwinski) preludiando nuestro bautismo de fuego. Pasadas las 07:30 hs. sobrevolaban Pto. Argentino sin encontrar actividad aérea enemiga. En realidad había dos aviones en Patrulla Aérea de

5

Combate (PAC) del Portaaviones Invencible (*Invincible*) en el aire (E y EN de Pto. Argentino) pero no se advirtieron mutuamente. Sus posibilidades de mantenerse en la zona no eran superiores a 8/10 minutos puesto que este sistema no poseía la capacidad de reabastecimiento en vuelo. Aterrizaron en GAL a las 08: 38 hs. ~~sin novedad (S/N)~~.

El Requerimiento a la Armada

El Comando de Operaciones de la FAA emitió el mensaje JB-4854 GHO 302017 a COATLANSUR info FAS[1], solicitando que aviones Super Etendart operen bajo control operacional de la FAS a partir del 1° de mayo de 1982.

Opera la Task Force

Contrariamente a lo supuesto por la FAS, el Contraalmirante Woodward había dispuesto avanzar algunos de sus buques a posiciones muy próximas a las Islas a fin de efectuar cañoneo naval sobre el área del desembarco. Por otro lado la Aviación Naval operó de la siguiente manera:

1) *Grupo 2* (Hermes): en área centrada 95 millas náuticas (NM) al EN de Pto. Argentino lanza a las 07:50 hs. 3 escuadrillas de Sea Harriers (12 aviones del Escuadrón Naval 800 que atacaron:

a) 08:30 hs. Puerto Argentino (BAM MLV)

* La primera Escuadrilla (4 aviones) Teniente Comandante (Lieutenant Comander: LtCdr) Ogilvy, LtCdr. Batt, LtCdr.Thomas, Lieutenant (Lt.) Morell (Red Section) atacó desde el NO en "Toss Bombing" (aproximación rasante, brusco ascenso a 30 ° y lanzamiento en media vuelta) posiciones de Artillería Antiaérea 3 bombas de 1.000 Lbs. cada una.

* La segunda Escuadrilla (4 aviones) (Black) compuesta por Lt. Andy Auld, LtCdr. Mike Blisset, Flight Lieutenant (FltLt.) (RAF) Dave Morgan, FltLt. (RAF) Ball y FltLt. Penfold (nótese tres aviadores (RAF) de numerales en una Escuadrilla de la Royal Navy (RN), dividida en dos secciones, atacó rasante desde el N y NO (respectivamente) las instalaciones del AD y la pista, con bombas Beluga y de 1.000 Lbs. (retardadas con paracaídas). La A Ae. propia derribó un Sea Harrier (SH) y averió a otro, el cual aparentemente no alcanzó a llegar a su buque.

[1] Archivo Malvinas; Dirección de Estudios Históricos.

b) 08:31 hs. a BAM Condor (Goose Green)

* La tercera Escuadrilla (3 aviones) Tartan (LtCdr. Frederiksen, Lt. Hale y Lt. Mc Hars) atacó, en rasante con bombas de 1.000 Lbs. (BRP) y "Beluga"(Bomba racimo) sobre la pista y aviones en tierra, en el aeródromo. Como consecuencia de este eficaz ataque un IA 58 fue destruido y en su interior murió el Ten. D. Daniel Jukic. Fueron alcanzados por una explosión y murieron los siguientes Suboficiales: Cabo Principal (CP) Juan Rodriguez, CP Mario Duarte, Cabo 1° (C1°) José Maldonado, C1° Agustín Montaño, C1° Andrés Brashich, C1° Miguel Carrizo y C1° José Luis Peralta.

c) Posteriormente, hacia las 09:50 hs. reemplearon sus aviones, ahora en PAC realizando incursiones de Exploración y Reconocimiento Fotográfico.

2) El Grupo 2 (Invencible)

a) Tomó posición con su escolta y 8 Sea Harrier a bordo en el área centrada 100 NM al EN de Pto. Argentino

b) Destacó una flotilla naval de ataque a tierra (Bombardeo naval) compuesta por un destructor (D 42) y según versiones inglesas las fragatas F 21 HMS Arrow y HMS Glamorgan, que se ubicaron a 10/20 NM al SE de Pto. Argentino) para bombardear el aeródromo. Este bombardeo comenzó a las 13:00 hs.

c) A partir de las 06:00 el HMS Invencible comenzó a lanzar PAC que interceptarían a los cazas argentinos que arribaran al área.

El Bautismo de Fuego de la F. A. A.

Entra en acción la FAS

A medida que el Cdo. de la FAS iba recibiendo información de los ataques en el archipiélago y detectaba (o deducía) la presencia de portaaviones en aguas adyacentes, confirmaba su apreciación inicial respecto a que el combate se entablaría en el aire.

Por ello lanzó desde el aeródromo de Río Grande (GRA) (07:45 hs.) una nueva sección de interceptores (OF 1091 - TORO) Dagger (M 5) armados con misiles A/A Shaffrir, (tripulantes: Cap. Moreno; Ten. Volponi) que esta vez hicieron contacto con 2 Sea Harriers (SH) del Invencible (Lt. Cdr. RN Robin Kent y Lt. Brian Haigh) pero sin

entrar en combate (a pesar de avistarse) pues los SH rehuían la altura de combate que ofrecían lo M 5, (30.000 pies aproximadamente) mientras que éstos no podían descender debido a dos causas que resultaron una constante para el combate aéreo en todo el conflicto: ARR. GRA 0945hs

1) El Sea Harrier tenía ventaja por su mayor maniobrabilidad a bajas cotas, mayor performance de su armamento misilístico, el AIM 9L (Sidewinder) y mayor tiempo de permanencia en la zona de objetivos.

2) El combate a bajas cotas aumentaba considerablemente el consumo de combustible de los M III / M 5, quienes al no tener capacidad para el reabastecimiento quedaban sin la posibilidad de regresar al continente.

Los SH estaban a no más de 17.000 pies; maniobraron ambas secciones en sus respectivas alturas y luego de algunos minutos regresaron cada una hacia su Base.

Salidas prematuras

El ataque de los SH sobre la BAM MLV y Cóndor y las primeras detecciones electrónicas y visuales de buques y helicópteros, (especialmente en las áreas Goose Green y Pto. Argentino) produjeron la emisión de informes apresurados y sin mayor confirmación. Esto, sumado al grado de alerta y tensión del comando y unidades de la FAS, provocó el lanzamiento prematuro de algunas escuadrillas de ataque y de interceptores sin objetivos (OM) bien claros. Así salieron:

1) **OF Nº 1092,** 4 aviones A4B, indicativo **TOPO**; **despegó** de GAL a las 08:30 hs. ;**Ruta**: GAL - reabastecimiento (REV) - MLV - GAL; 12:00 **armamento**: cañones y 3 bombas con espoleta de retardo (BRP); **misión**: ataque objetivo naval (AON); **tripulantes**: Cap. Hugo Palaver, matrícula Charlie (C) 244, Ten. Daniel Galvez C 206, 1° Ten. Guadagnini Luciano C 221, Alf. Hugo Gómez C 225.

Esta escuadrilla de cazabombarderos fue confundida por el Centro de Información y Control (CIC) MLV con interceptores propios y fue enviada a interceptar a una PAC Británica, indicándole rumbo y distancia al objetivo: cuando les dieron el parámetro altura descubrieron el error, debiendo regresar a su base perseguidos por los Harrier. Esta escuadrilla fue salvada por la oportuna intervención de los Mirage del Cap. García Cueva y el 1° Ten. Perona (relato que se encuentra más adelante) arribando a GAL a las 12:00 hs.

2) **OF Nº 1098**, 2 aviones M III, indicativo **FOCO**, **despegó** a las 10:12 23 hs. de GAL, **armamento**: misiles MAGIC, **misión**: cobertura a MLV, **tripulación**: 1° Ten. Roberto Yebra, 1° Ten. Puig. Marcelo
ARR - 12:13 hs.

3) **OF Nº 1095**, 4 aviones A4C, indicativo **OSO**, **despegó** 10:52 hs., **ruta** San Julián (SJU) - REV - MLV, **armamento:** BRP, **misión:** AON no encuentra (objetivo naval) ON, **tripulación:** Cap. Castellano, Ten. Paredi, Cap. Calfaratti, Ten. Lucero, **arribó:** 13:40 hs.

4) **OF Nº 1099**, 2 aviones M 5, indicativo **LIMON**, **despegó** de Río Grande (GRA): 10:26 hs., **ruta:** GRA - MLV - GRA, **armamento:** misiles SHAFFRIR, **misión**: cobertura MLV, **tripulación**: My. Martínez, 1º Ten. Luna, **arribó** a GRA 12:15 hs.

5) **OF Nº .....**, 2 aviones M 5, indicativo **PACO**, **despegó** del GAL, **armamento:** misiles SHAFFRIR, **misión:** ~~cobertura~~ aérea en MLV, **tripulación**: Cap. García Cuerva y 1º Ten. Perona. ~~**Resultado de la misión**~~: con su oportuna intervención se ~~interponen~~ entre una PAC de aviones Harrier y la Escuadrilla **TOPO**, haciendo regresar a los primeros y salvando la vida de los pilotos de A4B, aterrizando en Río Gallegos a las 12:00 hs. en su primera salida de ese día.

Debido a los sucesos en el archipiélago llegaba un gran cúmulo de información al Cdo. de la FAS, destacándose a esta hora los siguientes:

1) 09:40 hs., MLV informó que el Cdte. Británico de la Task Force había pedido la rendición al Cte. del "Teatro de Operaciones Malvinas" (T.O.M.) (enérgicamente rechazado).

2) Hubo innumerables avistajes de helicópteros que se acercaban a la Isla Soledad (lo que fue confirmado por el radar).

~~3) Las PACs británicas sobrevolaron las Islas Malvinas fuera del alcance de la A Ae. propia.~~

4) Se comenzó a perfilar el dispositivo naval enemigo con sus buques dentro del radio de acción argentino, ~~esto ocurrió~~ al mediodía.

A partir de entonces la FAS comenzó a mostrar sus garras para asombro y respeto del enemigo ~~naval~~ que, había subestimado sus capacidades reales.

Aparte de las acciones de nuestros aviones tácticos basados en el archipiélago y que habian soportado el ataque a sus aeródromos en Goose Green (BAM Cóndor), desde el continente comenzaron a partir oleadas de aviones (interceptores y cazabombarderos) en la siguiente secesión.

1) **OF Nº 1100,** 2 aviones M 5, indicativo **CICLON, despegó** de GRA a las 12:~~18~~30 hs., **ruta:** MLV - GRA, **misión:** cobertura, **armamento;** misiles SHAFFRIR, **tripulación:** Cap. Mir González, Ten. Bernhardt, **arribó:** 14:~~3~~0 hs.

2) **OF Nº 1103,** 2 aviones A4C, indicativo **PAMPA, despegó** de SJU a las 13:3~~0~~ hs., **ruta:** REV - MLV - SJU, **armamento:** misiles SHAFFRIR, **misión:** cobertura, **tripulación:** 1° Ten. Vázquez, Ten. Zafara, **arribó:** 16:~~0~~0 hs.

3) **OF Nº 1101,** 1 avión M 5, indicativo **FIERRO, despegó** de SJU a las 1~~5~~6:0~~0~~ hs., **misión:** cobertura, **arribó** SJU a las 1~~4~~9:~~4~~0 hs. Originalmente esta OF fue ordenada para una sección, constituida por el Cap. Díaz y el Ten. Aguirre Faget, pero falló la puesta en marcha del numeral pese a hizo varios intentos. Luego, lo pudo poner en marcha pero con fuego en la zona del turbo de chorro. Mientras se solucionaba esta novedad, el Cap. Díaz recibió directamente del Comando de la FAS la orden de cumplir esta misión de cobertura, siendo así el primer piloto que despega sólo para cumplir una misión de combate, con una aeronave de características propias de *Cazabombardero*, que no contaba con radar de adquisición.

Relato del Capitán Díaz

"El Orden de Batalla de la FAA presentaba, en las primeras horas del 1º de mayo, una leve diferencia de lo previsto inicialmente. La variación: uno de los Escuadrones Aeromóviles M 5 Dagger todavía se encontraba en Tandil, no había podido retornar a la BAM San Julián por meteorología. Había salido de allí la oscura noche del 29 de abril ante la suposición del Cdo. FAS, que el enemigo incursionaría con un grupo de comandos contra nuestras bases continentales, con la finalidad de destruir los aviones en tierra.

El regreso del Escuadrón a su asiento de operaciones, en la memorable mañana del 1º de mayo, se efectuó en condiciones meteorológicas marginales en toda la ruta y principalmente en el AD de destino.

Llegamos, estando el aeródromo bajo una capa de nubes compactas y muy bajas con lluvia moderada, aún así en escuadrón aterrizó sin problemas.

Allí, estaban esperándonos las primeras Ordenes Fragmentarias, tendientes a rechazar el ataque inglés a Puerto Argentino.

Como oficial de operaciones, responsable de la confección del Plan de Vuelo, cumplí la primera misión, la OF Nº ~~1001~~ 1101 con el indicativo FIERRO, se

17

ordenaba una sección con 2 misiles SHAFFRIR y 250 proyectiles de 30 mm. por avión. Mi numeral sería el Ten Aguirre Faget.

Nos preparamos para esta tarea en escaso tiempo y fuimos a los aviones, todavía sin asumir cabalmente lo que estaba ocurriendo, era difícil entender que estábamos por cumplir nuestra primera misión real de combate. Puse en marcha mi avión, y cuando debía hacerlo el Ten. Aguirre, tuvo fallas en su avión imposibles de solucionar en poco tiempo.

Me sentía tranquilo, pese a evaluar que las posibilidades de éxito se habías reducido; rodé hacia la cabecera de pista y en la misma pregunté a Operaciones se podía ir solo para cumplir la misión, me respondieron con firmeza que sí.

Eso ayudó, pero no dejaba de pensar que ante cualquier falla del avión o entrada en combate, me encontraría imposibilitado de contar con el necesario apoyo del numeral. Despegué a las 16:00 hs. (16:00)

En el vuelo hacia las Islas traté de ir repasando cada uno de los procedimientos del combate aéreo. También estuve atento a cada indicación y alteración del sonido del motor, porque el volar solo y sobre el agua hace que la concentración se duplique.

El estado meteorológico se presentaba con nubes bajas y medias, dificultando a veces, visualizar la encrespada superficie marítima.

Próximo a las Islas, tomé contacto con el Centro de Información y Control (CIC) de Puerto Argentino, quien me dirigió hacia un incursor a 60 millas náuticas al Este de las Islas.

Armé el panel de misiles y cañones, giré al rumbo de intercepción ordenado (090°) y seguí automáticamente las indicaciones del CIC. Me informó que el incursor se encontraba a unos 6.000 pies más abajo, el controlador del radar se guía indicando el rumbo de intercepción y la distancia, nos acercábamos de frente. Cuando nos separaba una distancia de 12 millas, el incursor descendió bruscamente y lo suficiente para que nuestro radar lo perdiera totalmente. Esto me animó a pensar que el oponente no quería presentar combate aéreo.

El operador me hizo colocar rumbo Oeste para regresar sobre las Islas de las cuales me estaba alejando unas millas al Este. Había una capa de nubes que dificultaba la visualización de navíos enemigos. En un momento determinado el controlador reportó que estaba sobrevolando un eco (señal reflejada en la pantalla del radar) que podía ser una fragata misilística, surgiriéndome que extremara la

vigilancia ante la posibilidad de ser atacado por misiles superficie - aire; ello no ocurrió.

Cuando me encontraba nuevamente sobre las Islas, las cuales pude distinguir a través de un orificio en las nubes, (vi el Canal San Carlos y la zona de Darwin) el operador me informó de un ataque aéreo que estaban realizando aviones SH sobre las instalaciones de Puerto Argentino.

Le pregunté si me dirigía hacia allí. Respondió negativamente porque los incursores se encontraban dentro del sector de nuestra defensa antiaérea.

Seguidamente me alertó sobre la presencia de un eco que se dirigía hacia mí desde el sureste a gran velocidad y tomando altura. El mismo fue detectado cuando se encontraba a 18 millas, giré hacia el sur para adoptar un rumbo de colisión y mantuve una altitud de 26.000 pies, acelerando para 450 KTS; me dediqué a observar los instrumentos por última vez antes del cruce y con aprehensión descubrí que no me quedaban más de 5 minutos de combustible para llegar al mínimo nivel requerido para el largo regreso.

Cuando me separaba con el incursor o los incursores unas 8 millas y estando unos 3.000 pies más arriba que él, éste decidió abandonar la entrada en combate, probablemente porque no tenía una posición ventajosa. Lo cierto es que descendió rápidamente hasta que nuestro radar perdió su eco. Me esforcé en tratar de visualizarlo, sin perder mi ventajosa altura, pero no lo logré; en eso, escuché la voz del controlador que me preguntaba cuánto tiempo más podría permanecer sobre las Islas, contestándole que había llegado el momento de regresar por falta de combustible.

Me deseó buena suerte y me dio el rumbo a "casa", ascendí hasta el nivel óptimo para el regreso y concebí durante el largo retorno esta equivocada idea: "los ingleses rehuían el combate aéreo"; algunos días más adelante sufriría la propia experiencia de ser derribado junto a toda mi escuadrilla por 2 aviones SH cuando estabamos por atacar la cabeza de playa a Puerto San Carlos.

Estas misiones interceptoras (y las que se intercalarán más adelante) tenían por objeto atraer las PAC Británicas para poder infiltrar muestras misiones de ataque a objetos navales.

Las misiones de ataque

1) OF Nº 1105, indicativo TORNO, 3 aviones M 5, **armamento**: BRP y cañones, **despegó** a las 15:45, **ruta**: SJU - MLV - SJU, **misión**: AON, **tripulación**: ARR: 17:25

(2)

Misión:

(A-4C) S/OF Escuadrilla Aérea

Trip: Tte Néstor López (C-303)

1° Tte Manzotti - (C-310)

DEP SJU 1400

ARR " 1500 -

Cap. Dimeglio, Ten. Aguirre, 1° Ten. Román. Atacaron a un destructor D 42 y a 2 ~~aviones~~ F-21. Esta salida fue la de mayor redito de toda esta batalla pues atacó y averió seriamente a un destructor D 42 clase Sheffield. Este hecho contundente (primer caso del ataque por parte de aviones con base en tierra a un navío de ultramoderna tecnología), no ha sido reconocido por UK (United Kindom), pero la FAA no tiene dudas y posee pruebas del suceso y sus consecuencias (ver bibliografía MORO GUERRA INAUDITA) que se aprecia que cambió el curso de la guerra. El informe de esta misión dice: *" observan 3 buques que cambian constantemente el rumbo, formando un triángulo, se dispararon 2 bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y a la izquierda, lográndose comprobar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en el círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1.000 y 3.000 metros. Unicamente se recibió intenso fuego (de A/Ae.) lo que un numeral logró evitar dismimuyendo el nivel de vuelo".*

De acuerdo a las publicaciones inglesas, los buques que atacaron Puerto Argentino eran el Destructor **"Glamorgan"** y las Fragatas **"Arrow"** y **"Alacrity"**, reconociendo los siguientes daños.

Glamorgan: (Destructor Clase County) Daños menores.

Alacrity: (Fragata tipo 21 Clase Amazón) Rumbo abierto por una bomba que estalló muy cerca, el que pudo ser reparado.

Arrow: (Fragata tipo 21 Clase Amazón) 8 impactos de cañón de 30 mm. y un hombre herido.

De acuerdo a lo visto por muchos argentinos desde la costa, la verdad fue otra, ya que del buque de mayor tamaño salía mucho humo, y durante la noche se vio una gran explosión hacia el rumbo en que se había alejado y por la mañana se encontraron botes de goma en la playa. Pero la diferencia más notable fue que todos coincidían en que el buque más grande era un destructor CL 42 del tipo "Shefield", con sus domos (cubiertas protectoras del radar) característicos.

2) **OF Nº 1106**; 2 aviones A4C, indicativo **PAMPA**; **despegó** de SJU a las 15:20hs.; **ruta**: Isla Borbón - SJU; **misión**: ~~cobertura~~; **tripulación**: Cap. Almoño, Alf. Codrington; **armamento**: misiles SHAFFRIR. El guía con fallas del equipo de radio (VHF) y trasvase del tanque izquierdo, fue informado de presencia y persecución de PAC, abortó y regresó. Arribó a SJU a las 16:00hs.

3) **OF Nº 1107**; 2 aviones M 5, indicativo **FORTIN**; **despegó** de SJU a las ~~15:45hs.~~; **ruta**: MLV - SJU; **misión**: cobertura; **tripulación**: Cap. Donadille, 1° Ten. Senn; **armamento**: misiles SHAFFRIR.

La tarea consistió en efectuar una cobertura del escape de la Escuadrilla TORNO, luego que ésta atacase a los buques británicos que amenazaban a la BAM Malvinas. El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las Islas, el Jefe de Sección, Cap. Donadille, ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga, no funcionando los del guía. Evaluada la situación se decidió continuar con el vuelo, efectuándose la navegación normalmente y arribando a la zona asignada por el control Radar Malvinas (haciendo espera sobre la Gran Malvina a nivel 300 (en términos aeronáuticos esta cifra corresponde a 30.000 pies; 9.000 mts.). Mientras esoperaban, escucharon las comunicaciones de la Sección DARDO, del Cap. García Cuerva y del 1° Ten. Perona; luego de unos quince minutos escucharon a los TORNO regresando en forma individual, el numeral TORNO DOS, comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos aviones ingleses se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250 (7.500 mts.). El operador argentino mandó a la sección FORTIN a interponerse entre los "Dagger" y los "Harriers"; los FORTIN eyectaron los tanques suplementarios de 1.300 litros y aceleraron a 1.4 de mach. Así se formó una columna en donde el primero era el TORNO DOS, tres millas detrás venía una sección de Harriers y a dos millas los FORTIN. El último rumbo de interceptaciones que recordó el Cap. Donadille fue 320 °, lo que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles SHAFFRIR quedaron enganchados en él, lo que agregó a la preocupación del FORTIN 1 por no tener los cañones en servicio. Sin embargo, todos estos inconvenientes no los sabían los británicos, quienes abandonaron al persecución, advertidos seguramente de la presencia de interceptores argentinos a través del radar que guiaba su interceptación. Una acción de combate aérea para la historia!.

4) **OF N° 1108**; 2 aviones M III, indicativo **BUITRE**; **despegó** de GAL a las 15:53 hs.; **ruta**: MLV - GAL; **armamento**: misiles MAGIC; **misión**: cobertura; **tripulación**: Cap. Gambande, 1° Ten. Yebra.

5) **OF N° 1109**; 2 aviones M III, indicativo **DARDO**; **despegó** del GAL a las 15:42 hs.; **ruta**: GAL - MLV; **misión**: cobertura; **armamento**: misiles MAGIC; **tripulación**: Cap. García Cuerva, 1° Ten. Perona.

Esta tripulación cumplía la segunda salida de ese día y fue la que por primera vez logró combatir con una PAC Británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la Isla Borbón. El Cap. García Cuerva, vio el misil arrojado sobre su numeral (Perona) y le gritó: *"le lanzaron un misil, cierre, cierre!"*, pero el misil alcanzó al N° 2 y éste eyectó. Posteriormente fue recuperado. El Cap. García Cuerva, sin combustible para regresar al continente tenía dos alternativas: eyectarse sobre el archipiélago y perder el avión o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas y salvar su máquina; esto ultimo suponía una excelente coordinación con el Comando de la Defensa Aérea de Malvinas. (CIC Aae). Lamentablemente esta coordinación aún no ocurría puesto que no se había alcanzado el nivel de confianza de la defensa y, aún peor, subsistía el grado de desorganización producido por los ~~ataques~~ aéreos y fuego naval

enemigo sobre la zona. García Cuerva decidió aterrizar (y lo comunicó por VHF) pero el CIC no logró prevenir a las distinta unidades propias y, cuando el M III se dirigía al aterrizaje, fue derribado por la Artillería Antiaérea propia. Cuando al eyectar sus cargas externas para aterrizar, confundió a la defensa y ésta abrió el fuego. El piloto inglés que derribó al 1° Ten. Perona fue el Flight Liutenant RAF Paul Barton y el que combatió contra el Cap. García Cuerva, fue el Lt. RN Steve Thomas.

Respecto al accionar del Cap. García Cuerva, durante los 15 minutos transcurridos entre el combate relatado y su solicitud de aterrizaje en BAM Malvinas, existen versiones serias (Pierre Clostermann) que afirman lo siguiente: García Cuerva avistó al "Hermes" en el momento que un avión Sea Harrier estaba próximo al aterrizaje; se lanzó sobre el mismo y lo ametralló, haciendo que luego de rebotar dos veces sobre la pista del portaaviones, rompiendo el elevador, cayera al mar; luego ametralló el puente causando averías menores. ("Le grand Cirque des Malouines" Document Paris Match).

6) OF N°1113; 2 aviones M 5, indicativo RUBIO; **despegó** de GRA a las 15:54 hs. de MLV; **ruta**: MLV - Buques en Bahía Anunciación; **armamento**: cañón de 30 mm. y dos (2) misiles SHAFFRIR; **tripulación**: 1° Ten. José L. Ardiles, despegaba con el Cap. Rodhe, como Jefe de Sección. Este se quedó por fallas y Ardiles continuó solo hacia Malvinas. Al llegar al área ordenada, efectuó ataques a una fragata que se dirigía a atacar a Darwin (quienes fueron testigos oculares los Cap. Grunert y Vila y el 1° Ten. Pasani, tripulantes de Pucará en la BAM Cóndor) desbaratando la misión de la misma y posteriormente estableció enlace con el CIC MLV y fue vectoreado para interceptar un eco (Harrier); pero el eco se transformó en dos aviones, una PAC británica integrada por el Fl Lt.(RAF) Tony Penfold y Lt. Cdr. (RN) Martin Hale, siendo derribado por un misil Sidewinder AIM 9L del primero. Era el cuarto héroe caído ese día, bautismo de fuego de la FAA.

Veamos el relato británico (Libro: Falkland Air War Royal Navy - FAW - RN)

"Aproximadamente a las 16:30 hs. Bestre Penfold, piloto del Harrier matrícula X 2425, y Martin Hale fueron lanzados desde el Hermes para interceptar dos ecos rumbo E EN sobre la Isla Soledad y sin dudas fueron detectados por el radar de Puerto Argentino. Ambos, fueron vectoreados por sus respectivos radares para interceptarse mutuamente. Unos pocos minutos después los Sea Harriers se trabaron en combate con los Dagger (era un Dagger) que incluía al C 433 piloteado por el 1° Ten. José Ardiles (primo del famoso futbolista).

Hale y Penfold estaban a 20.000 pies con los Dagger alrededor de 13.000 pies arriba y a 5 millas de distancia cuando un misil A/A (seguramente un Shaffrir) fue disparado de uno de los aviones argentinos (se cree que era el de Ardiles). El misil estaba dirigido al avión de Hale y éste lo evadió maniobrando y lanzando Chaff

(material metálico que se arroja al aire como papel picado para confundir al misil) y buscando las nubes a un nivel de 5.000 pies. Afortunadamente, justo antes que entrara en la nube el misil se desvió, tal vez debido a que perdió potencia o fue engañado por el Chaff. Había errado su blanco, pero no por mucho; y fue ciertamente una emocionante experiencia para Hale Mientras tanto, alrededor de las 16:41 hs., Penfold se había colocado a la cola del avión enemigo y a una distancia de cerca de 3 millas disparó el AIM 9L el cual impactó en el Dagger de Ardiles. El caza explotó matando a su piloto. No se vio que Ardiles se eyectara. Posteriormente se encontraron partes de su avión aunque no el piloto en la Isla Livel, y en una posición no esperada, a 30 millas al Sudoeste de Puerto Argentino y bien distante de la zona del combate."

Alrededor de las 15 hs. la FAS había clarificado su carta de situación respecto a la ubicación del enemigo (con unidades dentro de su radio de acción) y de sus ambiciosas intenciones (desembarco y fuego de ablande sobre nuestras fuerzas terrestres). Entonces lanzó todos sus aviones disponibles, incluyendo sus bombarderos livianos "Canberra" MK 62 desde el aeródromo de Trelew (TRE).

1) **OF Nº 1111**; 3 aviones MK 62, indicativo **RUTA**; **despegó** de TRE a las 16:05 hs.; MLV; **misión:** Buques Bahía Anunciación; **armamento:** bombas MK 17. **Tripulantes**: Cap. Nogueira (P), Cap. Sánchez (N), Cap. Rodino (P), 1° Ten. Dubroca (N), 1° Ten. Lozano (P), Ten. Cooke (N)

Fueron interceptados próximos a su objetivo naval (avistaron al *Invincible*) por 2 SH. Escaparon y regresaron, uno a Deseado a las 17:30 hs. con averías y los 2 restantes lo hicieron a Trelew a las 18:57 hs.

2) **OF Nº 1117**; 3 aviones MK 62, indicativo **RIFLE**; **despegó** de TRE a las 16:05 hs.; **misión**: Buques Bahía Anunciación; **armamento**: 4 bombas por 1.000 libras cada una; **tripulación Nº 1**: Cap. Baigorri (P), My. Rodeyro (N); del **Nº2**: 1° Ten. Mario H. Gonzalez (P), 1° Ten. Eduardo J. R. de Ibañez (P); del **Nº 3**: Cap. García Puebla (N), Ten. Segat (N).

Esta Escuadrilla que seguía inmediatamente a la anterior, también fue interceptada por los Sea Harriers (CC Broadwater y Tn. Curtiss) que impactaron, este último, con un misil AIM 9L Sidewinder en el Nº 2. El Canberra se estrelló en el océano. Sus tripulantes se eyectaron pero nunca pudieron ser fueron rescatados. Los dos aviones restantes escaparon (dada su imposibilidad técnica de combatir en el aire) y regresaron. aterrizando en ~~GAL~~ TRE.

3) **OF Nº 1110**; 4 aviones A4 B, indicativo **TRUENO**; **despegó** de GAL a las 16:00 hs.; **ruta**: GAL - REV - MLV - GAL; **misión**: AON; **armamento**: 3 bombas con espoleta de retardo (BRP); **tripulación**: Cap.

16

Día 1º de Mayo

A-4B C-206 1er Ten. Velazco M.
C-246 Tte. Ossés C.
C-209 1er Tte. Sánchez H.
(Éste regresó x desperfectos a las 1700 hs).
DEP. GAL 1630
ARR GAL 1800

OF 1114: Fue dificultoso el enlace c/radar MLV x el intenso tráfico aéreo. Radar informa tomán interceptores a la cola y ordena abortar la misión

Ya está

Carballo, matrícula C 215; Ten. Rinke, matrícula C 212; 1° Ten. Cachon, matrícula C 225 y Alf. Carmona, matrícula C 240.

Esta Escuadrilla, después de reabastecrse en vuelo, siguió rasante aMLV, donde atacó a un Buque al Sur de Bahía Enriqueta, entre Pto. Argentino y la Isla de Bouganville, con bombas y cañones, sin reparar que se trataba de un buque argentino, el *Elma Formosa*. Afortunadamente esa bomba no explotó. Aterrizó en GAL a las 19:30 hs.

4) **OF N° 1112**; 2 aviones A4 B, indicativo **FOCO**, **despegó** de GAL a las 16:29 hs.; **ruta:** GAL - REV - MLV - GAL; **misión:** AON; **armamento**: 3 bombas BRP; **tripulación:** Cap. Varela, Ten Roca, regresaron al ser interceptados por una PAC británica, pues no iban con armamento apto para el combate aire/aire.

5) **OF N° 1114**; 4 aviones A4 C, indicativo **LANA**; **despegó** de SJU a las 16:30 hs.; **ruta:** SJU - REV - MLV; **armamento**: 2 bombas BRP; **misión:** Buques Bahía Anunciación; **tripulación:** Cap. García, Ten. Casco, Alf. Isaac; (idem a la OF N° 1112.) Aterrizaron en SJU. 18:30

Otros medios aéreos empleados

Los reabastecedores

Se utilizaron 2 aviones Hércules K

1) ~~OF S/N~~; KC 130, indica
arribó a GAL a las 12:30
G., Gómez E., Martínez L.,
Suárez R., Cemino M.
Reabasteció a la Escuadrill

2) ~~OF N° 1092~~; KC 130, i
hs.; **arribó** a GAL a las 19
Meisner H., Cardone M., C
Caravaca R., Guerra C.
Reabasteció a la Escuadrill
Escuadrilla FOCO de 2 av

1° de Mayo

Los Reabastecedores

TC-69. DEP. SCZ 1300
ARR. SCZ 1845

Trip.: Teniente Luis (Vicec.)
Destefanis G. (Cap.) -
My. Mensi Francisco
CP. Peron Juan Domingo
CP Tello Juan Domingo
S. Aux. González Hugo -
" " Reynoso Vicente

Escuadrón Fénix

La idea de la creación de este E
preparaba para entrar en combate. Las misiones que cumpliría el Escuadrón serían las

LR 35 T22

Trip. 1º Tte Eduardo Bianco, Eduardo
HERRERA, Luis

Dep GRA: 15:30 } por MLU
Arr GRA: 1705 }

VERIFICAR
SI ESTÁ

E y R

1º V

C-130
TC-69-

Litrenta L
Detéfanis G
Mensi F
Perón J
Tello V
González H
Reynoso V
Manyszyn A
Barnomevo E

CRV 0850
SCZ 1050

EPO
EPO
MU-2B
CRV
CRV

esta

16/5/82 23/5

de: *guiado de Escuadrillas, retransmisores, diversión, desgaste, exploración y reconocimiento* y *fotografía aérea,* lo que obligó a los ingleses a vivir en un estado de permanente tensión.

El 1° de mayo de 1982 por la Orden Fragmentaria N° 1096 entró en acción y recibió su bautismo de fuego el *Escuadrón Fénix*: a las 11:03 hs. despegó de Comodoro Rivadavia (CRV) el MU 2, indicativo **VERSO** con la misión de *retransmisor*, en un OM de 100 NM de la costa entre CRV y MLV. Sus tripulantes eran: Alf. Mayor, Alf. Ortega.

Con al misma OF (1096), a las 11:15 hs. despegó de CRV la primera Escuadrilla de aviones civiles y militares, con indicativo **PUA**, con la misión de *diversión,* posición OM 70 NM al NO del Estrecho San Carlos. Aterrizó a las 13:55 hs. PUA 2: HS 125 750 B. Tripulación: Ten. Poggi A., Alf. Mariani S. P., Acosta M.; PUA 3: Alf. Havery, Alf. Quarleri; misión: *diversión al Grupo de Tarea 3*)

El 1° de mayo de 1982 a las 15:48 hs. despegó el MU 2, indicativo **BRAVO I** con la misión de *búsqueda y salvamento* en CRV - Bha. Nazareno - CRV; tripulación: Alf. Gonzalo Gil. Arribó S/N (sin novedad) a las 17:00 hs.

A las 15:58 hs, despegó de ~~CRV~~ el **CARDO**; OF SN con la misión de *Diversión.* Con 70 NM; Pto. Argentino; ruta: ~~CRV~~ - MLV - ~~CRV~~; Avión Lear Jet 35; tripulación: Cap. Pane; arribó S/N en ~~CRV~~ a las ~~18:03~~ hs.

Nuestros helicópteros en Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

Un (1) Chinook CH 47, matrícula H 91; tripulación 1° Ten. Brouwer, 1° Ten. Giaigischia, S. Aux. Ruiz, C. P. Fernández, S. A. Canton y C. 1° Villareal; despegó desde Pradera del Ganso para evacuar heridos a Puerto Argentino, alcanzados por las bombas en racimo lanzadas por los Harriers. De los trece (13) heridos, uno falleció durante el vuelo, (los helicópteros que hasta ese día habían operado desde la pista, minutos antes del primer ataque inglés, se habían ubicado entre las casas del pueblo.)

Otro relato

Misión: traslado de un cañón Oerlikon de 35 mm. perteneciente al GADA 601 de Mar del Plata. De acuerdo al relato del S. A. José Antonio Alvarez, perteneciente a la tripulación de un CH 47 "Chinook", quien este vez cumplió funciones de tractorista: ***"a las 21:30 hs. del día 1° de mayo de 1982, recibimos la orden del My Posse de trasladar un cañón desde el extremo sureste de la pista de Pradera del Ganso hasta las afueras***

del pequeño poblado que había en las proximidades. Para hacerlo iban a emplear un tractor de los Kelpers de doble rueda trasera, el que no podía ser puesto en marcha por personal del Ejército. Luego de algunos intentos se lo logró, con la ayuda del Cap. Manuel Fernández, de la FAA, quien luego hizo las veces de guía, ante la imposibilidad de encender las luces, parado en la parte trasera del vehículo... Cruzamos la pista de aterrizaje en toda su extensión, tratando de evitar los restos de aviones, bombas cohetes y demás elementos diseminados a sus costados, como consecuencia de los ataques ingleses efectuados esa mañana. Luego de embestir involuntariamente un alambrado, un centenar de metros más adelante se localizó al cañón y su personal. Se procedió a trasladarlo hacia la pista, sorteando nuevamente los obstáculos anteriormente mencionados. Al comentarlo con algunos hombres pertenecientes al grupo de demoliciones de Infantería de Marina, dos días después, me palmearon la espalda y comenzaròn a reír estruendosamente; al preguntarles cual era el motivo del festejo me contestaron que al día siguiente que trasladamos el cañón, ellos habían desactivado en ese lugar, cerca de ciento cincuenta metros (150) mas, bombas "Beluga" que habían quedado sin explotar."

Balance operativo de la FAS

Del material de vuelo que la FAS tenía disponible para ese día y de las tripulaciones disponibles se planificaron 60 (sesenta) salidas de combate, de las cuales solamente, en ese día se realizaron:

* 5 salidas que regresan por problemas técnicos (9 %)
* 8 salidas que son regresadas por orden superior (14,3 %)
* 10 salidas que no llegan al OM por ser interceptadas (18,5 %) - (3 derribos)
* 35 salidas que llegan al OM (58 %)

El componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas (al mando del Brig. Castellano) había sobrellevado también un intenso día de operaciones, participando así del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

Análisis de las Operaciones

Respecto al accionar enemigo

Si observamos los objetivos operacionales que el mando británico se había fijado para esta batalla y analizamos los que realmente se alcanzaron, podemos afirmar que:

1) El Comando Aéreo Estratégico no logró la inutilización del AD [redacted] Malvinas (ataque Vulcan Black Buck), aunque sí afectó el edificio del aeropuerto y destruyó un galpón de la aviación naval, además de afectar la pista con los impactos de dos bombas MK 17 que produjo un orificio de 15 m. de diámetro en el borde sur.

2) El Comando Operacional de la Task Force, Alte. Woodward:

a) no pudo inutilizar nuestros aeródromos, aunque sí destruyó algunos aviones en tierra (1 IA 58, 1 MB 33, 1 Skyvan).

b) no pudo repeler todos los ataques de la aviación argentina; el 58 % de nuestros ataques alcanzaron su OM, si bien logró derribar 3 aviones propios mediante el misil AIM 9L.

c) no logró la superioridad aérea local.

d) fue disuadido de intentar un desembarco anfibio o helitransportado. Solamente logró infiltrar elementos de Comando en el archipiélago; lo que le sería de invalorable utilidad para el planeamiento de las futuras operaciones de desembarco y posteriores movimientos terrestres.

Pérdidas sufridas por el enemigo

En este largo e intenso día la Task Force sufrió las siguientes pérdidas:

1) 1 Buque clase Sheffield (D 42) (HMS Exeter ó HMS Sheffield) seriamente dañado (probablemente hundido en la noche).

2) 2 Fragatas clase AMAZON (tipo 21) HMS Arrow y HMS Glamorgan dañadas.

3) 1 Sea Harrier derribado (probablemente Lt. Cdr. G. W. J. Batt) y otro averiado.

Decisión emergente del enemigo

Las acciones que el enemigo había desarrollado ese día contra nuestras posiciones en Malvinas, había demostrado a su conducción los siguientes hechos principales:

1) que las fuerzas del TOM (en el archipiélago) y la FAS (desde el continente) estaban decididas a luchar enérgicamente, para defender el objetivo político militar argentino.

2) que las defensas argentinas (especialmente en Pto. Argentino - BAM Malvinas) eran poderosas, sobre todo la artillería antiaérea y la aviación táctica (IA 58 Pucará y MB 339) con bases en las Islas.

3) Que las unidades aéreas interceptoras / cazabombarderos de la FAS, habían penetrado desde el continente su sofisticado y confiable sistema antiaéreo defensivo, en un porcentaje muy alto, no previsto por su comando. Dice: *"El Economista"* (*"The Economist"*- Londres) del 16 de marzo de 1984: ***"El Almirante Woodward reconoció estar arrepentido de haber subestimado al enemigo, al rememorar acontecimientos de la guerra..."***, ***"lo que pasó,*** dijo, ***es que desconocía el potencial de la FAA; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío; cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo!. ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a aparecer tan desprotegida?. Siempre tuvimos cobertura aérea para nuestros buques, pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fue algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos..."***

Ante estos sucesos el mando Británico tomó las siguientes resoluciones:

1) Retirar su Grupo de Batalla y demás Buques principales de la Flota auxiliar, hacia el Este, a una distancia tal que le asegurara estar fuera del alcance diurno de nuestros CB.

2) Aproximar en horas de la noche (cuando la FAS NO podía atacar objetivos navales) buques de ataque para hostigar nuestras defensas con fuego naval. En realidad, hasta el 12 de mayo aproximaba de día una flotilla para cañoneo naval. Pero la lección de ese día 12 (Glasgow) lo decidió a solo acercar de noche a sus buques cañoneros.

3) Permitir a los elementos infiltrados, reunir vital información del dispositivo defensivo argentino para la planificación de futuras operaciones.

4) Requerir refuerzo de unidades navales, aeronavales (incluidas las unidades de la RAF) y terrestres a su Cdo. Superior (Northwood), cuya satisfacción era requisito prioritario para la ejecución de futuras operaciones de envergadura.

A su vez el Cte. de la Brigada III de Infantería de Marina Real Brigadier Julián Thompson, como así también el Cte. de la Fuerza Anfibia ComodoroMichael Clapp (libro NO PICNIC) tomaron debida nota de los sucesos para sus planes.

Respecto al accionar de la F. A. A.

Las unidades de la FAA, la artillería antiaérea en la BAM Malvinas y todos sus sistemas integrantes habían:

1) Logrado persuadir al enemigo a retirar la masa de flotas de las inmediaciones del archipiélago, fuera del alcance de las unidades aéreas de combate de la Fuerza Aérea Argentina.

2) Obligado a prever refuerzos para futuras operaciones de ataque (navales y aeronavales). anfibias y de desembarco, y demorar hasta tanto lograran reunirlos, cualquier otro intento de invasión. Tomado conciencia de irreparable deficiencia de detección para su alerta temprana.

3) Logrado destruir un D 42, averiar 2 fragatas y derribar 2 SH.

Es decir, en su Bautismo de Fuego, la F.A.A., pese a operar al límite de su radio de acción y con pésima meteorología en sus bases continentales, había negado al enemigo su objetivo de lograr la superioridad aérea local y había efectuado interdicción táctica aeromarítima real en nuestras Malvinas, sobre una poderosa flota naval poseedora de la elevada tecnología militar de la OTAN. Por otro lado había detectado, agudamente las debilidades del enemigo, especialmente su deficiente alerta temprana, que aprovecharía en futuras batallas.

~~Sus deficiencias~~

Pero asimismo, la F. A. A., cobraba conciencia de sus deficiencias operativas. y contabilizaba :

Sus pérdidas

* 4 Pilotos fallecidos (1 en tierra)

* 1 Navegador fallecido

* 8 Suboficiales fallecidos

* 4 aviones derribados

* 2 aviones de combate destruidos en Darwin (DWN)

Y así fue como aquel 1° de mayo de 1982, la Fuerza Aérea Argentina hizo retroceder a la flota ~~más poderosa que jamás haya existido hasta ahora en la historia militar de la humanidad.~~

Poderosa Británica está

(23

AB

El día 2 de mayo de 1982 (Domingo)

La decisión del Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (CTOAS)

La actitud de la flota enemiga al finalizar el día anterior (1° de mayo de 1982) de evidente abandono del objetivo *desembarco* hacia suponer (al CTOAS de ARA) una mayor libertad de movimientos por parte de las unidades aeronavales británicas (no aferradas a un desembarco) y por lo tanto la posibilidad cierta (dentro de la estrategia naval) de usar esos medios para el ataque a nuestra flota de mar (dividida en tres grupos de tareas) que se encontraba avanzando hacia la zona de exclusión (ZET). Esto hizo apreciar al CTOAS una situación táctica desventajosa para nuestra flota y por lo tanto le ordenó la suspensión del avance y retirada a posiciones defensivas más cercanas al continente. Fue así que, a partir de las 12:30 hs., los tres grupos de Tareas, por orden del Cte. de la Flota de Mar Argentina, invirtieron su rumbo y comenzaron a navegar hacia las nuevas posiciones ordenadas.

El ataque al ARA "*Gral. Belgrano*"

En esta tarea se encontraba la Fuerza de Tareas (FT) integrada por el Crucero Gral. Belgrano y los Destructores Bouchard y Piedrabuena, (Pos: 55 ° 18 minutos S. 61 ° 47 minutos W. (Oeste) cuando, a las 16:24 hs. del día 2 de mayo, fueron atacados, fuera de la ZET, por el submarino nuclear HMS Cónqueror que impactó dos torpedos MK 8 en el crucero argentino causándole bajas y averías de gran magnitud las cuales provocaron su hundimiento.

Apreciación de la F. A. A. respecto al ARA "*Gral. Belgrano*"

La F. A. A. mantiene su convicción de que esta operación militar enemiga, fuera de toda justificación honorable de las leyes y costumbres de la guerra, obedeció a una decisión eminentemente política, del más alto nivel del gobierno británico, cuyas causas pueden encontrarse en los siguientes factores:

1) El interés político estratégico del gobierno británico de entorpecer las negociaciones de paz que en esos momentos llevaba, con grandes posibilidades de éxito, el Pte. del Perú Arq. Belaunde Terry, con el auspicio oficial (aunque tácticamente encubierto) del gobierno de los EE. UU.

2) La necesidad de provocar un hecho militar psicológicamente auspicioso, ante la opinión pública internacional y especialmente británica, antes que las noticias del revés militar de las Fuerzas Británicas en el Atlántico Sur el día 1° de mayo, desencadenaran actitudes políticas (oficiales y privadas) en el Reino Unido, desfavorables a la conducción política, a cargo de la Primer Ministro. En realidad, la acción psicológica del Gobierno Británico presentando al hundimiento del Belgrano sin relacionarlo con las acciones inmediatamente anteriores fue mantenida por mucho tiempo después, como un objetivo permanente tendiente a ocultar una verdad histórica que, analizada serenamente, demuestra la importancia decisoria que en todo el conflicto tuvo la batalla del 1° de mayo, donde, afirmamos, Gran Bretaña perdió un destructor D 42 clase Sheffield; dos fragatas tipo F 21 averiadas, dos Sea Harrier fueron derribados, dos intentos de desembarco rechazados, y casi ningún objetivo operacional alcanzado. En síntesis; el ataque a nuestro crucero era una consecuencia del revés operativo que sufrió la Task Force el 1° de mayo de 1982. Este es el factor que a su juicio la FAA le asigna mayor porcentaje de peso para que se haya adoptado esta resolución por parte del Gobierno Británico

Las actividades aéreas

Durante la noche 1° / 2 de mayo el Cdo. de la FAS trabajó febrilmente para alistar las unidades para lo que preveía sería una nueva e intensa jornada; puesto que aún estimaba, o al menos debía preverlo, que el enemigo podría intentar los objetivos que no había alcanzado el día anterior. Asimismo se suponía que el enemigo podría haber desembarcado, incluso en esa noche, mayor cantidad de efectivos y estar consolidando una cabecera de playa.

Por ello, al amanecer, las unidades de la FAS habían recibido las ordenes preparatorias para las siguientes operaciones predispuestas, que se pondrían en ejecución al confirmarse la información sobre los blancos del enemigo (ENO):

* **BAM GAL**: 4 Ellas (escuadrillas) (12 aviones A4 B) para Ataque a Objetivo Naval / Terrestre (AON / T) en MLV con REV y 3 BRP/Cñ. con avión.
  4 Ellas (12 aviones A4 B) para ataque cabecera de playa en MLV; REV y Cñ. 3 BRP.
  4 Secos. (secciones) (8 aviones A4 C) para AON / T en MLV con REV y Cñ. BRP.

* **BAM SJU**: 2 Ellas (5 aviones M 5) para AON / T en MLV con Cñ. 2 BRP. (El escuadrón Dagger M 5 recibió dos (2) ordenes fragmentarias con OM asignado, números 1129 y 1130, las que fueron aprestadas;

Escuadrón Fénix día 2-II

- T-22 1er Ten. Blanco Eduardo
Herrera Luis
Rocha Dardo

DEP GRA 1205 hs
ARR GRA 1230 "
Explorac. y Reconocim.

- LV-OFV Cap. Antonio Buira
Lear Jet LR-35 C. Pane
D. Rocha

DEP. GRA 0655 h.
ARR GRA 0755 hs

para ser finalmente anuladas. La escuadrilla estaba constituida por el MY. Sapolsky, el 1° Ten. Senn, el Cap. Díaz y el 1° Ten. Callejo.

* **BAM GRA**: 3 Ellas (7 aviones M 5) para AON / T en MLV con Cñ. 2 BRP.

* **BAM TRE**: 2 Secos. (4 aviones MK 62) para AON /T en MLV con Cñ. 4 BRP.

* **BAM SCZ**: (Santa Cruz)
2 Secos. (6 aviones IA 58) para AON /T en MLV con Cñ. Napalm.

Pero el enemigo no se acercó al archipiélago, interesado ahora en los movimientos de n/flota de mar, y favorecido además por la situación meteorológica (en todo el TOAS y nuestro continente que dificultaría todo movimiento aéreo de nuestra parte en ese día.

Escuadrón Fénix

Sin embargo el Escuadrón Fénix cumplió dos salidas desde la Base Aérea Militar San Julián y Comodoro Rivadavia.

OF S/N; 2 aviones Lear Jet 35, indicativo SANTO; **misión**: Exploración y Reconocimiento; **tripulación 1**: My. González, Cap. Ceaglio; **tripulación 2**: Cap. Arques, Ten. Caballero.

Esta sección despegó de ~~San Julián~~ a las 18:40 hs. y se dirigió (FL 300) a un punto ubicado a 70 millas náuticas antes de Puerto Argentino, luego regresó rasante a San Julián y desde allí a Comodoro Rivadavia, donde aterrizó a las 20:00 hs.

El parte meteorológico

Hasta las 9:00 hs. las condiciones del tiempo fueron similares a las del día precedente, de acuerdo a la foto del satélite. A partir de esa hora comenzó a aumentar la nubosidad media y alta con vientos leves del sector norte. Hacia el fin del día se observa nubosidad en varias capas.

Despliegue de A4 B

Este día, el Comando de Operaciones de la FAA ordenó el despliegue de Villa Reynolds (RYD) el TOS (BAM Río Gallegos), de un Escuadrón de A4 B que se ejecutó:

1) Sección identificada con matrícula **LV ERA** (para no descubrir por radio los desplazamientos de aeronaves militares). **Despegó** de RYD a las 17:42 hs.; **tripulación**: Vcom. Dubourg, Vcom. Mariel.

2) Escuadrilla identificada con la matrícula **LV CMU**. **Despegó** de RYD a las 17:55 hs.; **tripulación**: Cap. Varela, Alf. Moroni, 1° Ten. Mayor, Ten. Roca.

3) Sección identificada con la matrícula **LV AFZ**. **Despegó** de RYD a las 18:05 hs.; **tripulación**: Cap. Zelaya, Ten. Arrarás.

Las actividades del Comandante Aéreo del Teatro de Operaciones Malvinas (CATOM)

En Malvinas, los hombres del Componente Aéreo, distribuidos en Puerto Argentino, BAM MLV, BAM Cóndor, Sistema VYCA, restañaban las heridas, analizando y poniendo en práctica las lecciones del día anterior. Así en:

1) BAM MALVINAS

a) 16:07 / 16:17 hs. el AD estaba bajo alarma roja, por aproximación de aviones detectados por el Radar Malvinas. El ataque no se produjo.

b) 14:43 hs. se detectó aproximación (parte N de la Isla Soledad, Pen. San Luis) de helicópteros británicos que luego se retiraron, aparentemente sin aterrizar.

c) 21:00 / 00:30 hs. (3 de mayo) el AD sufrió bombardeo naval.

d) se comprobó la destrucción de un Equipo de Control Aéreo (ECA), en Sapper Hill por fuego naval. El Cap. Eduardo González dice: ***"Ese mismo día (1° de mayo) por la noche sufrí, a causa del bombardeo naval, la pérdida total del equipo ECA, el camión ardió durante cuatro horas. A partir de allí pasé a hacer relevos en el terreno con el Cap. López (Unos días cada uno con el Reg. 7 de La Plata) hasta que el 30 de mayo, que nos replegaron al continente para reforzar las tripulaciones de combate"***.

2) BAM CÓNDOR

a) Regresó a esta Base, desde Base Elefante (BAM Calderón) el 1° Ten. Furios, en un IA 58 "Pucará" para recabar ordenes.

b) Se modificó la posición del Puesto de Comando (PC) y de la Defensa Antiaérea (A Ae. y radar)

c) Por orden del Cte. del CATOM se enterró a las muertos de BAM Cóndor, en el Hipódromo de Darwin.

d) Se comenzó a reparar el A 502 (a cargo del My. Tomba) la cabina se emparchó con plexiglass de otra cabina y con tornillos; se arreglaron las perforaciones de chapas con parches y remaches.

Nuestros Helicópteros

Cumplieron ese día las siguientes salidas;

1) Un (1) **Bell 212**, matrícula H 83; **tripulación**: Ten Pinto, Ten. Ludueña, C. P. López y C. 1° Montaldo. Decola de la BAM Cóndor a las 11:00 hs., con destino a Puerto Argentino trasladando personal y material, realiza *apoyo* a la R. O. A. MLV y regresa a la BAM Cóndor a las 14:00 hs.

2) Un (1) **Bell 212**, matrícula H 85; **tripulación**: Ten. Longar, Ten. Vergara, C. 1° Palacios, C. 1° Quiñones y C. 1° Vega. Decola de la BAM Cóndor a las 08:15 hs., con la tarea de efectuar *Exploración y Reconocimiento*, remontando hacia el mar al canal que entra hasta Darwin para determinar si en el mismo se encontraban naves enemigas; arribó a la BAM Cóndor a las 09:15 hs.

3) Un(1) **Bell 212**, matrícula H 85; **tripulación**: Ten. Sánchez, Ten. Longar, C. 1° Palacios, C. 1° Quiñones y C. 1° Vega. Decola de la BAM Cóndor a las 10:30 hs. con la tarea de realizar *Exploración y Reconocimiento* en los alrededores de la BAM Cóndor; arribó a la misma a las 11:30 hs.

4) ...n. Grifol, 1° Ten. F... ...ivorato. Decola de la ...n, *transportando* e... ...ermitir la operación d... ...ndor a las 17:40hs.

5 ...en. Fernández, 1° T... ... Vera. Decola de la E... ...*nocimiento* en las p...

6 ... Pose, 1° Ten. F... ...era. Decola de la

1) ?

Este vuelo se realiza en 2 etapas

DARWIN	1430	1° etapa
Bahía Elefante	1505	
" "	1700	2° "
DARWIN	1740	

Ver los nombres en los vuelos de Abril de Helicópteros

DÍA 2 - V

2 LR 35 - SANTO

Myr. González O. } 1 — CRV 1840
Cap. Ceaglio — CRV 2000

Cap. Argues } T-24 — CRV 1840
Ten. Caballero — " 2000
J. Bajáu

T - 22

Herrera — GRA 1205
Blanco — GRA 1230
Rocha

LV - OFV — PINCHO

Buira — GRA 06:55
Pere — GRA 07:55
Rocha

OF. 1122 - CASERO ? Juri
Slogger
Felisa

BAM Cóndor a las 16:50 hs. hacia Puerto Argentino, *para continuar el puente aéreo entre ambos lugares, transportando* 5.000 Kgs. de carga para Pucará y Cóndor, más Tropas del RI 12. Arribando a la BAM Cóndor a las 17:50 hs.

Exploraci. y Reconoc.

- TC-78. (TITÁN). F-27

DEP EPO 0800 } 1ª etapa
ARR VIE 1250 }

DEP. VIE —— 1400 } 2ª
ARR EPO 1700 }

Trip.: My. O. Botto Osvaldo
Cap. Julio Mirgone
Cap. Filippi, Carlos
S.M. Altamiranda J.
Seguí, Rubén
Godoy Esteban

- T-44 (BOLSA) F-27

DEP. CRV. 1305 } 1ª etapa →
ARR EPO 1645 }

... Policía Federal. El piloto era Oficial Ppal. Concrini
Cessna Citation C 500
LV-LZR - Cessna Citation C 500 →

28

EF

El día 3 de mayo de 1982
(Lunes)

El ataque al Sobral

Este Buque de la Armada había sido destacado, el 2 de mayo a las 07:15 hs. desde el continente, para que explorara la zona marítima (49 ° 30 minutos S/59° 35 minutos W) a fin de localizar los posibles sobrevivientes del B 110 (MK 62) derribado el día 1° de mayo (Ten. González y Ten. De Ibañez). Se encontraba en esta área, navegando en posición 49° 50 minutos S/58° 37 minutos W, a las 00:26 hs. del 3 de mayo, cuando fue atacado por helicópteros británicos del Coventry y Glasgow (Sea King / Sea Lynx) que impactaron sus misiles Sea Skuas ~~(BAeD Sea Ashton)~~. El Sobral se defendió con sus cañones y ametralladoras de abordo, quedando severamente averiado. Su Capitán y 7 tripulantes fallecieron. Así dañado, quedó navegando dificultosamente y sin comunicaciones con rumbo al continente hasta que un helicóptero de la FAA, al mando del 1° Ten. Miguel Lucero lo encontró, a la altura de Puerto Deseado, posibilitando el rescate de muertos y heridos y su traslado a Puerto. Los tripulantes del Canberra nunca fueron hallados.

Veamos el relato británico

"Alrededor de las 04:00 hora Z (hora Zulu corresponde a hora del meridiano de Greenwich) del 3 de mayo, cerca de 70 millas al N de Malvinas, una tripulación del Escuadrón 826, en el Sea King, matrícula ZA 129 estaba tratando de identificar a un buque pequeño, cuando éste les abrió fuego. Era, obviamente, argentino. El Sea King se retiró a una distancia segura y pidió ayuda. Dos helicópteros Sea Linx (del Coventry y Glasgow) con un par de misiles Sea Skua cada uno fueron despachados al lugar. El helicóptero de la Glasgow sufrió falla de UHF (equipo de comunicaciones de ultra high frecuency), y se mantuvo en espera mientras que el Linx del Coventry fue guiado por el Sea King. habiendo enganchado al blanco, se acercó a 8 millas y disparó sus dos misiles en rápida sucesión. Ambos misiles impactaron en el buque y detonaron. Se vieron las explosiones y la nave pareció desaparecer sin dejar rastros. Aparentemente se hundió".

Nuestros Helicópteros

Cumplieron ese día las siguientes misiones:

1) Un (1) **Chinook** CH 47, matrícula H 93; **tripulación**: My Pose, 1° Ten. Beltrame, S. A. Prats, S. Aux. ~~Caiza~~ y C. 1° Vera. Luego de una búsqueda de 30 minutos, localizó el avión del 1° Ten Ardiles, en las coordenadas 52° 04' 09'' y

5. pero no se
ei

2) n. Fernández, 1°
T 1° Villareal. Se
co e regimiento e
in 5 hs. y arribó a las
1

3) en. Sánchez, C. P.
L ~~Reconocimiento~~
~~se~~

La situa

El cielo cubierto y
precipitac npeoramiento, por
pasajes d vientos del sector
sudoeste,

La F. A.

La letectado algunas
vulnerabil rendía: que ;

1) los destructores, fragatas o portaaviones y siempre que volaran a más de 50 m. de altura sobre el nivel del agua. Por lo tanto su arma aérea, las PAC, se dirigirían normalmente a interceptar escuadrillas que volaran a más de dicha altura. Consecuentemente solo podrían interceptar a nuestros aviones rasantes por observación visual, no electrónica.

2) El armamento misilístico naval británico (excepto el Sea Wolf, que equipaba solo a las fragatas de segunda generación), no era muy eficiente ante ataques aéreos a baja altura (Ver "Malvinas, su advertencia termonuclear", Portela, pág. 113 a 117).

3) El enemigo evitaría acercar sus buques dentro de nuestro alcance en horas diurnas.

3 de Mayo:
1) H-93 Misión: B y R sobre Tierra
Trip: My Pose Oscar
1°Tte BELTRAME Alberto
SAyA. PRATS R.
SAyA CAPRA L.
CANTON J.
C°1 VERA M.
Dep DuN = 10:30 hs } x Fitz Roy
Am DuN = 13:15 hs }
2) H-93 Misión: Transporte -
Trip: 1°Tte GIAIGISCHIA, Horacio M.
1°Tte Brower, Julio

Por lo tanto, el mayor interés de la FAA en ese momento se volcaba ~~a~~ en :

1) La detección cierta y oportuna de blancos navales redituables, (portaaviones y buques de batalla) mediante la exploración aérea, visual y electrónica.

2) La distracción de las PAC defensivas británicas mediante [illegible]aciones aéreas de di[illegible]n Fénix, a fin de desg[illegible]bjetivos navales, que r[illegible]5) y bomb[illegible]

3) Ur[illegible]sivo de oleadas de av[illegible]eas y antiaéreas del er[illegible]

Ejecución

Así, la[illegible]

1) OF[illegible]AL a las 15:5[illegible]ñ. 3 BRP; **tripula**[illegible]GAL a las 17:3[illegible]

2) OF[illegible] GAL a las 16:00 [illegible]Cñ. 3 BRP; **tripula**[illegible] **arribó** a GAL a[illegible]

3) OF [illegible]a las 16:30 hs.; **rut**[illegible]P; **tripula**[illegible]**arribó** a SJU a l[illegible]

4) OF [illegible]a las 15:30hs[illegible]3 BRP; **tripulación**: Ten. ~~Casco~~, 1° ~~Ten. Ureta~~, ~~Alf. Martínez~~; **arribó** a SJU a las 17:10hs.

5) **OF Nº 1154**: 2 aviones M 5, indicativo **DARDO**; **despegó** de GRA a las ~~16:49~~hs.; **ruta**: GRA - MLV - GRA; **misión**: Cobertura sobre MLV; **armamento**: Cñ. Shaffrir; **tripulación**: Cap. Mir González, 1° Ten. Luna; **arribó** a GRA a las ~~17:57~~ hs.

A-4B
OF: 1150 FIERA
Dep GAL = 15:40
Ait GAL = 17:40
TRIP: Alf BARRIONUEVO, J.
Tte ROBLEDO, Fernando
Tte OSSES, Carlos E.
Tte VELASCO,

A-4B
OF: 1151
Dep GAL: 16:00 hs } x GRA
Ad GAL 17:30 hs.)
TRIP:
Alf. BOTTERO, R
Tte RINKE, Carlos
1° Tte FILIPPINI, Alberto J.
Tte = AUTIERO,

MAIO

KC-130 TC-69

REV

Dep. CRU : 14:35

Arr. TRE : 19:00

Trip: My Friend,

Cap. Senn,

CAP. BILMEZIS, Osvaldo

CUFRE, V.

GOLIER, C.

SOSA, H

LASTRA, J

MARTINEZ, L

COCA, R

ver hoja de Abril

...04 indicativo **LINCE**;
...E; **misión:** ~~D...~~ DON X
...y Escudero Aldo
...7:50 hs.;

"oro" no realizó su despegue X

...nuestros dos KC 130,

desd...

...7 hs.; **misión**: REV -
...Mensi; **arribó** a

...9 hs.; **misión**: REV -
...las 18:58 hs.

...salieron:

...res (KC 130), que

reaba...

...stras Islas Malvinas, el Coma... ...había comprobado que los buques avistados eran propios (Río Carcarañá, Bahía Buen Suceso, Genoyne y Monsumen), por lo que debió ordenar el regreso inmediato de los aviones atacantes. Si bien se había frustrado una operación (por falta de blancos) demostraba el estado de apresto y agresividad que poseía la FAS en esos días.

De las salidas ordenadas habían decolado y llegado a las proximidades de Malvinas:

* El 100 % de los aviones A4 B
* El 87,5 % de los aviones A4 C (uno no decoló por TEC)
* El 100 % de los aviones M 5
* El 50 % de los aviones MK 62 (dos no decolaron por TEC)
* El 100 % de los aviones KC 130

DÍA 3 - V

LR-35 (LV-OFV) - LIEBRE

Pane C. GRA 1540
Bruna A. " 1655
Rocha D. x MLV

(LV-ONN) OF. 1136

Juri N CRV 1325
Felice E CRV 1705
López Alejandro

OF 1138 T-24 - PERRO

Angues M CRV 1600
Cerezo G " 1800
Callejas R
Errasquin L.

OF dice 2 LR, sólo encontramos 1 planilla, la de Falconier y Harvey NO.

T-22

Herrera L GRA 1255
Bianco R GRA 1655

LV-ALF CARDO -

González Ney
Ceaglio Cap.

No hay planillas sino x Interrogat. Trip.

Búsqueda y rescate sobre mar

TC-78 - (F-27) (TITÁN) -

EPO 0900
VIE 1320
VIE 1430
EPO 1740

TRIP: CAP. Filippi Carlos
CAP. Mirgone Julio
My. Osvaldo Botto
S.M. Altamiranda J.
Seguí Rubén
Godoy Esteban

(BOLSA) EPO 1315
EPO 1400
CRV 1630

de E y R que está x mensaje pero no tenemos planilla
EPO 1730

Búsqued

Est... un avión F 27 (Sierra), u... operaciones de exploración... T-78, LV Alf, LV ~~OMN~~ ONN

MAYÚSCULAS

El Escua

Tam... las siguientes salidas:

1) U... 5330 S, 5400 W; ... 136); **arribó** a ~~GR~~ CRV

2) U... 5130 S, 6330 W; ... **rribó** a SJU a las 1...

Ya está

3) 2... 5000 S, 6440 W; ... o; **Nº2**: My. Juan... **F Nº 1138)**

vamos a averiguar. De esta misión del N: 2 no tenemos la planilla

4) U... s. 5200 S, 0550... rini, S. P. Acos... riasi

Los IA 58

Finalm... n base en Santa Cruz (SCZ) p...

FENIX
GATO
GAUCHO
3 secciones de 2 av. c/u

Exploración y reconocimiento lejano

Se cumplieron las siguientes tareas:

Según la planilla de vuelo este vuelo es de transporte de material

1) Un **TC 91**, **despegó** de PAL a las 01:15 hs.; **arribó** a EPO a las 02:15 hs.; **tripulación**: Cid H., Ricardini Jorge, Hustey A., Ramos J., Martínez C.

V com. Cap. V com.

está

El vuelo de E y R se hace el mismo día y la misma tripulación pero en el sig horario:

DEP EPO 10:00
ARR EPO 20:20

(Es la misma que está en el 2) de la pág. 34

33

2) Un **TC 91** con la misma tripulación; **despegó** de EPO a las 10:00 hs.; **arribó** a EPO a las 20:20 hs. **ESTA MISIÓN NO COINCIDE CON EL HORARIO QUE FIGURA EN EL LIBRO????!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!**

Comienza el Puente Aéreo de Guerra

Un Hércules C 130, indicativo PATO, con la misión de Ruptura del bloqueo británico, despegó de Río Grande, tripulado por el Com. Martínez, el Vcom. Cano, el Cap. Hrubik, el My. Torelli, el S. M. ® Giliberto, el S. M. ® Agirre, S. Aux. Fattore, S. A. Molina. Desde el 1° de mayo el PATO estaba tratando infructuosamente de llegar a las Islas, habiéndosele ordenado regresar en dos oportunidades por situación táctica; finalmente el 3 de mayo pudo entrar hacia Puerto Argentino por la ruta Sur, las condiciones de vuelo a 100 pies de altura eran de visibilidad parcial en la vertical y nula al frente por niebla, la que se fue disipando gradualmente a medida que se aproximaban al destino final; de pronto, vieron a aproximadamente 6 millas de distancia, al frente, un buque logístico y dos fragatas enemigas, lo que provocó un rápido retorno a Río Gallegos. Una vez dada la alarma, el Comando FAS ordenó el despegue de aviones de combate referidos en párrafos anteriores, los que debieron regresar al informarse que los buques eran propios.

DEP CRV 09:00
ARR. GAL 15:30

ya está

Super Etendart: ARA

En el informe final de la FAS - BAM GALL

Tres **SUE**, indicativo **VINCHA**, con dos **SUE**, indicativo **LITORAL**, se entrenan para un reabastecimiento en vuelo de un KC 130 indicativo **RATA** (matrícula y tripulación) entre las 09:30 y las 09:45 hs. Esta operación era preparatoria de la que se desarrolló al día siguiente (4 de mayo). OF 03/ARA

El My. Gilberto Oliva comenzó a anotar la posición y la hora en que aparecían el o los ecos y también lo mismo cuando desaparecían; así, sabía con bastante precisión la posición probable de los portaaviones *"Hermes"* e *"Invincible"*; en esto colaboró el Cap. de Corbeta Silva, de la ARA.

El Grupo de Batalla Inglés

El *"Carrier Battle Group"* intentó este día una incursión fugaz de acercamiento a nuestras costas malvinenses, desde el SE, que fue detectada y seguida por nuestros equipos electrónicos y que estaba integrada por un portaaviones (estimado el HMS Invincible) 3 fragatas y 4 destructores y que, sin entrar en nuestra radio de acción se acercó hasta unas 90 NM de Pto. Argentino (52° 50' S / 48° 00' W), desde allí en alejamiento hacia el EN (51° 40' S / 55° 25' W) sin lanzar ningún ataque.

Junto 9

Amigo

Daniff

Reusar otra vez
las misiones de
explorac. y Rec
del TC 91 del
3 MAY - 82

y el indicativo RATA
de C-130 (mismo día)

A las 22:48 hs. aprovechando la cobertura que le proporcionaba la noche, el enemigo acerca sus fragatas misilísticas a Pto. Argentino y comienza un bombardeo naval esporádico, sobre el aeródromo.

El Escuadrón Pucará

Desde BAM Cóndor:

1) Dos **IA 58**; **tripulación**: Cap. Vila y Ten. Russo; **misión**: salida de reconocimiento ofensivo (ROF) sobre Bahía Elefante con muy mala meteorología.

2) Se envía a BAM Calderón un helicóptero con personal y material para reparar el A 529 con rueda nariz torcida y enterrada en la pista.

3) Dos **IA 58**; **tripulación**: 1° Ten. Fasani y Ten. Gimenez; **misión**: salida de reconocimiento y patrulla sobre el mar, despegando desde la BAM Cóndor, por el Seno Choiiseul, luego Isla de Bouganville, Isla de los Leones Marinos, Isla Jorge y regreso or la misma ruta a la BAM de despegue. En una de las Islas del Seno Choiseul se vio un paño de señales y un bote salvavidas individual, por lo que hicieron un nuevo pasaje sobre el lugar. Habiéndolo avistado los dos pilotos, trataron de informar a su base, pero debido a su poca altura no lo lograron, por lo que se quedó el numeral orbitando sobre el bote, mientras el guía tomaba altura para hacer el enlace; una vez logrado esto retornaron al aterrizaje. allí fueron interrogados por el 1° Ten. Basilio de inteligencia y por el Jefe de la BAM Vcom. Pedrozo, quien ordenó el inmediato despegue de un helicóptero Bell 212, llevando a bordo al 1° Ten Basilio y personal de tropa, los que regresaron sin haber encontrado nada. Los pilotos de Pucará fueron interrogados nuevamente para precisar mejor el lugar, ofreciéndose el 1° Ten. Fasani para ir en el helicóptero, pero nuevamente no encontraron nada. Frente a la Isla hay un poblado Kelper llamado Walker Creek; al verlo perdieron las esperanzas de que pudiera ser el 1° Ten Ardiles, que había sido derribado el día 1° de mayo en ese lugar. (Partes de su avión habían sido llevados a la BAM Cóndor). Probablemente era un paño de señales para los pilotos ingleses tendido por los Kelpers.

CD

El día 4 de mayo de 1982
(Martes)

La situación meteorológica

Cielo nublado, buena visibilidad, ocasional regular con precipitaciones aisladas, frente caliente ~~que~~ se aproxima ~~a~~ N ~~de las Islas produce nubosidad~~; próximo a las Islas afecta a las mismas con abundante nubosidad; ~~con~~ techos de 900 mts.

La situación táctica

La flota enemiga, alejada siempre prudentemente de nuestro alcance, intentó este día una nueva incursión con sus portaaviones y sus correspondientes escoltas (HMS Sheffield, HMS Arrow, HMS Yarmouth, HMS Glasgow, HMS Coventry) con la finalidad de atacar nuestro Ads en especial BAM Cóndor, (~~Ganso Verde~~) y destruir sus aviones Pucará que habían retornado de su despliegue en Base Calderón. Simultaneamente (05:40) se estaba realizando la operación Carnero Negro II (Black Buck II) ~~con~~ Vulcan desde Ascención a BAM MLV~~s~~, la cual, pese al tremendo esfuerzo requerido para su ejecución (2 Vulcans y 1~~0~~ Victors como aviones cisternas) tampoco logró hacer blanco en la pista ~~de BAM Malvinas~~.

Pero para nuestra desventaja, sus elementos infiltrados ya en la población Kelper u operando independientemente, comenzaban a remitir a sus respectivos comandos datos valiosísimos respecto a nuestra defensa y despliegues, tanto aéreos como terrestres y navales, en el archipiélago y sus alrededores.

~~La~~ Batalla por la información

Sin duda, a esta altura del conflicto comenzaba a materializarse la batalla por la información, en la que ambas partes comprendían que su obtención oportuna era vital para la planificación y ejecución de las operaciones. La Task Force era ahora consciente de sus grandes deficiencias para la obtención de la información oportuna. Al no disponer de la información satelital y/o electrónica (Big Bird y otros satélites) complementadas por nuestras acciones de desinformación y contrainformación, sólo podían confiar en la busqueda (relativamente primitiva) de observadores visuales en tierra, ~~en~~ submarinos, ~~en el~~ y los elementos electrónicos embarcados de poco alcance, a costa de arriesgar valiosos buques en posiciones de piquete radar. A esto se debió que debieran comprometer acciones peligrosísimas (desde el punto de vista político - estratégico y militar) como fue la de helitransportar grupos comandos a Punta Arenas (Chile) para, aparentemente, infiltrarlos en nuestro territorio a fin de lograr información relativa a nuestro despliegue y movimientos aéreos, ~~pero~~ con la fuerte sospecha de que se trataba de una operación más importante.

Reproducimos aquí el trabajo de investigación realizado por el periodista Oscar Fernández Real.

LA MISIÓN

"En los primeros días de mayo de 1982 la conducción inglesa de las operaciones en el Atlántico Sur estaba muy preocupada por los resultados de los ataques aéreos argentinos a su flota. El hundimiento del "Sheffield" y los daños a sus buques de alerta temprana indicaban que era muy difícil prevenir las incursiones de aviones argentinos. De allí que se decidiera destruir las pistas e instalaciones de las dos bases aéreas desde donde partían esos aviones. Sin embargo, un bombardeo de alta cota resultaba complicado y poco efectivo, como ya había ocurrido con el ataque del Vulcan a la pista de Puerto Argentino.

Fue entonces que se planificó realizar un audaz golpe, enviando al crepúsculo del 19 de mayo dos aviones Hércules C-130 de la RAF similares a los argentinos para desembarcar dos equipos de quince "comandos" del cuerpo SAS cuya misión sería destruir pistas e instalaciones con equipos de demolición e incendio. Estos hombres pertenecían al Escuadrón B del regimiento 22º del SAS con base en Hereford, Gales, a unos 170 Km. de Londres.

Hay versiones que dicen que se buscaron radio-operadores que hablaran con modismos argentinos para hacer aproximaciones de aterrizaje en las pistas, ya que tenían grabaciones de las efectuadas por los C-130 argentinos. Los incursores quedarían en las cabeceras con sus turbohélices en marcha mientras grupos especializados descendían con Land Rovers por las rampas traseras. Las pistas se destruirían en la mitad de su longitud para impedir el despegue de los cazabombarderos Skyhawk y Super Etendart, pero dejando un margen suficiente como para que los Hércules ingleses pudieran despegar, ya que estas máquinas tienen la posibilidad de despegar en STOL (corta distancia).

Se había previsto que los dos aviones atacantes siguieran rutas de aproximación y aterrizaje similares a las habituales de las máquinas argentinas. Pero para brindar un apoyo de guía final se iba a instalar un pequeño radiofaro con VHF en un punto desierto del Estrecho de Magallanes, para lo cual se desplazaría secretamente hacia ese lugar un helicóptero Sea King. Este aparato podría colaborar para eventuales evacuaciones del personal que no pudiera escapar en los mismos aviones en que habían llegado.

El día convenido despegaron de la pista de Wideawake en la Isla Ascensión los dos Hércules CILR 4XV 296 equipados con sistemas Omega y provistos de lanzas para reabastecimientos aéreos que habían sido instaladas semanas antes en los talleres Marshall de la compañía Cambridge. Tendrían que cumplir un vuelo de 14.000 kilómetros - algo sin precedentes y superior aún al espectacular vuelo del Vulcan del 1º de mayo- durante el cual se reabastecerían varias veces con diez tanqueros Vickers CIPLR2 (VC-10 modificados) que se reabastecerían entre sí y a los dos Hércules unas quince veces a lo largo de la ruta prevista. A su bordo iban dos grupos del Special Air Service con sus característicos pasamontañas marrones. El vuelo hasta la Patagonia insumiría unas diez horas.

Sin embargo, al no recibir del helicóptero Sea King las comunicaciones en clave previstas para coordinar la operación, y como esa parte de la misión era fundamental, se hizo abortar el operativo y los dos Hércules con sus equipos regresaron a su base, en la Isla Ascensión.

EL HELICÓPTERO

El Helicóptero Sea King HC-4 matrícula ZA-290 (código operacional -/VC) del Escuadrón 846 embarcó en Portsmouth a bordo del portaaviones "Hermes" el 29 de marzo con rumbo a las Islas Malvinas. Durante la navegación se lo equipó con visores especiales para vuelo nocturno y fue transferido al "Invincible" en la noche del 17 de mayo destinado a una misión especial de reconocimiento a largo alcance.

Esa misma noche, el "Invincible" se dirigió hacia el continente a toda máquina -unos 25 nudos-, escoltado por el "Broadsword" a una milla, en total oscuridad y silencio de radio. Los barcos detuvieron su marcha en un sitio no precisado y de la cubierta delantera del barco líder, a las 0:15 horas de ese martes 18, despegó el ZA-290 piloteado por el teniente Richard Hutchings (un "boina verde" instruido en Lympstone, Devon) del Royal Marines, quien era secundado por el Teniente Alan Reginald Courtenay Bennet de la Armada real y el Suboficial (Leading Crewman) Peter Blair Imrie, de la Armada.

Volando a muy poca altura sobre el mar para no ser detectado por los radares, el helicóptero al parecer entró a la Isla de Tierra del Fuego por la Bahía San Sebastián y sobre un sitio en donde la lengua de tierra que separa la costa del territorio chileno es de apenas unos 4 Km..

Sin embargo, los radares de dos destructores argentinos y un radar de la Fuerza Aérea detectaron las evoluciones de un helicóptero, cerca de la frontera con Chile, aunque no hay coincidencias sobre la hora y la fecha de esa detección. Uno de los operadores del Destructor "Bouchard" que estaba fondeando en la Bahía Esperanza, comunicó sin usar el lenguaje cifrado esta novedad al destructor "Piedrabuena" que estaba fondeando más al Norte. Los registros del radar señalaron que el helicóptero volaba viniendo desde Chile a muy baja altura (con rumbo 090 y a unos 160 Km/h) y que luego desapareció, como si hubiera descendido. Unos cinco minutos más tarde el eco volvió a aparecer evolucionando en torno a la estancia Sara Braun, a unos 45 Km. de Río Grande. En declaraciones posteriores, el vicealmirante ® Horacio Zaratiegui, que estaba a cargo del área Tierra del Fuego y Sur de Santa Cruz durante el conflicto, señaló que esa detección se registró el mismo día miercoles 19, fecha en cuyo amanecer varios testigos chilenos dijeron que había caído la máquina.

Los jefes de la base aeronaval de Río Grande dispusieron inmediatamente el envío de varias patrullas en seis helicópteros, pero sus observaciones no descubrieron nada anormal en la zona. Preventivamente se ordenó un esfuerzo en ~~==~~ guardias con una compañía de infantes de marina de varios puntos de los alrededores.

Re

38

El helicóptero de habría ocultado entre unas lomadas hacia las cuales llegaban dos probables rutas de evacuación desde Río Grande, una que seguía el curso del río Silva y cruzaba la estancia Sara Braun y otra que llagaba hasta la estancia El Salvador. Estos rumbos serían fáciles de seguir y proveerían de sitios para ocultarse y de agua fresca a los incursores ingleses en caso que no pudieran escapar con sus Hércules.

Liberados de la amenaza de los cazabombarderos y aprovechando la confusión que seguramente afectaría a las bases argentinas al término del operativo, los buques de la flota británica podrían aproximarse para ayudar a la evacuación de los "comandos". Esta misión tenía como antecedente la que habían realizado años atrás comandos israelíes en el aeropuerto Entebbe de Uganda, donde descendieron varios vehículos (hasta un automóvil Mercedes Benz similar al del dictador Iddi Amin) y lograron exitosamente liberar a grupos de rehenes. Este operativo tuvo gran repercusión en todo el mundo y hasta motivó la realización de una película de acción.

EL ÚLTIMO VUELO

Al parecer, un temporal de viento y lluvia que se desató en la noche siguiente afectó el último vuelo del helicóptero cuando intentaba situarse en el sitio previsto. Arrastrada por ráfagas tormentosas del Este la máquina hizo un accidentado descenso a las 6:25 (hora local) del 19 de mayo en una playa al Sur de Punta Arenas. Su fuselaje quedó de costado y su ~~motor~~ principal se desprendió a una decena de metros de distancia, sobre las aguas. Su tripulación, luego de destruir los equipos y claves de comunicación que habían quedado en el semidestrozado fuselaje, se ocultó entre unos matorrales para protegerse de la tormenta e hizo un precario campamento, antes de cruzar la ruta y trepar hacia un cerro boscoso, donde los "comandos" se refugiaron.

Ante esta situación, en las primeras horas hubo numerosas consultas entre las autoridades chilenas, pues hubiera correspondido internar a la máquina y a sus tripulantes hasta el fin del conflicto. Sin embargo la trascendencia periodística que tendría este accidente perjudicaría la postura de neutralidad adoptada por el régimen chileno. Fue así que se procedió a enviar una palas mecánicas para cubrir los restos de helicóptero, que estaba semidestruido sobre una playa marítima de pedregullo y pastos, en el paraje denominado Cañada de los Ciervos, de la Bahía Agua Fresca y a 26 Km. de la ciudad de Punta Arenas. Así, el fuselaje quedó totalmente cubierto bajo un montículo de grava.

En los días siguientes, y debido a que creían estar en territorio argentino, los tres ingleses se desplazaron unos veinte metros hacia el cerro El Parrillar y su lago. Posteriormente, y al descubrir que estaban en territorio chileno, descendieron y se entregaron en un retén de carabineros. Al gobierno de Tatcher tampoco le convenía que se descubriera su intención de llevar el conflicto hasta el mismo continente americano, sin obtener réditos significativos que lo justificaran. Por su parte, a las autoridades argentinas tampoco les resultaba halagador que se comprobara cómo efectivos enemigos podían incursionar con cierta libertad sobre sus fronteras continentales.

El periodista argentino Oscar Alberto Fernández, enviado especial de un diario de Buenos Aires, llegó al lugar del accidente pocas horas después -antes lo habían hecho periodistas y camarógrafos trasandinos, a quienes no dejaron acercarse hasta el fuselaje caído-, acompañado por el fotógrafo Leonardo Zavattaro y del chofer José Fernández. Era ya el anochecer, pero lograron la cooperación de unos pescadores vecinos para que extrajeran del agua los restos de una de las palas del aparato, que se había desprendido en el accidente. Partes de esta es el único testimonio de esa misteriosa y frustrada aventura bélica, que fue entregada al Museo Nacional de Aeronáutica de la Argentina.

El periodista argentino y sus acompañantes fueron detenidos a poco de fotografiar, por tres hombres que se identificaron como detectives de la DINA, Dirección de Seguridad Chilena. Luego de nerviosas tratativas, los policías condujeron a los argentinos hasta las oficinas del diario "La Región", en donde hicieron revelar el material fotográfico para supervisar qué habían captado. Los agentes recortaron solamente un cuadrito del negativo en donde se veía a un helicóptero chileno en vuelo, que los argentinos fotografiaron circunstancialmente durante su viaje. El periodista Fernández Real pudo transmitir su nota a su diario por medio de la teletipo del periódico local, que los chilenos le facilitaron como cortesía profesional. También revelaron y transmitieron la fotografía de la pala por medio del transmisor de telefoto que ellos portaban, logrando una primicia absoluta, que salió publicada en el diario "Clarín" en su edición del día 21. Los periodistas fueron liberados dos horas más tarde y regresaron inmediatamente en su automóvil a Río Gallegos.

Pocos días después los tres tripulantes ingleses bajaron de los cerros en donde se habían ocultado y se entregaron a los carabineros de un puesto cercano. Las autoridades chilenas los remitieron a Santiago y desde esta capital fueron transportados por vía aérea hasta Gran Bretaña, sin dejarlos tomar contacto con la prensa. Al término de la guerra, los tres tripulantes del Sea King fueron distinguidos y condecorados por su actuación en ese operativo.

Importa destacar la importancia que los mandos británicos le dieron a este operativo, pese a su frustración, pues los dos pilotos del Sea King caído recibieron la "Distinguished Service Cross" (entre otros 24 seleccionados en tan alto nivel durante esta guerra), una condecoración que sigue en importancia a la Cruz de la Reina Victoria dentro de los rangos del honor militar inglés. El suboficial Imrie recibió también similar distinción, pero en forma de Medalla, según su encuadre."

La información propia

Por su parte, la F. A. A. que como hemos dicho, no estaba preparada para operar en un Teatro de Operaciones (TO) marítimo de tan grandes proporciones ni contra objetivos navales en constante y veloz desplazamiento, también sufría de esta deficiencia. Pese a ello puso esfuerzo y, sobre todo, imaginación, para resolver este problema.

Desde el comienzo del conflicto la F. A. A. instaló el Centro de Operaciones Electrónicas (COE) el cual comenzó a crecer rápidamente, (en equipamiento, organización y funcionamiento) y ya, a esta altura del conflicto, proporcionaba información segura aunque con alguna demora.

Se recurrió a disimiles medios aéreos, desde aviones comerciales argentinos de largo alcance, hasta Privados de gran velocidad y techo y sus propios de Transporte Aéreo y Helicópteros, etc. a los cuales esta reforzó electrónicamente y los empleó intensamente para buscar y producir información.

Asimismo organizó, principalmente en el archipiélago y también en nuestro litoral continental austral, una efectiva Red de Observadores del Aire (ROA), bien enlazada y centralizada, que se destacó no sólo en la observación aérea, sino que fue valiosísima para obtener información naval, preferentemente costera, y aún de movimientos y acciones terrestres del enemigo. En el archipiélago, la ROA estuvo conformada por dos redes que operaron en forma independiente, la Norte, instalada en esa zona de la Isla Soledad, constituida casi en su totalidad por radioaficionados civiles de la Provincia de Córdoba y dependientes de Puerto Argentino, y la red Darwin, constituida por Personal Militar Superior de la Fuerza Aérea, dependiente de la BAM Cóndor. La red Darwin fue organizada, definida y organizada por el Servicio de Comunicaciones de la BAM Cóndor, cuyo jefe fue el Cap. Héctor Eduardo Re. Fue conformada por cuatro Puestos de Observación Aérea (POA) cuyo cubrimiento se realizó con cinco oficiales (uno por puesto y uno en cabecera) y cuatro conscriptos no permanentes. Los cinco oficiales eran Alféreces; Rómulo Sassone, Jorge Blazquez, Mario Eduardo Egurza, Andrés Gazzo y Eduardo Daghero.

Se disponía también de nuestro sistema VYCA en MLV que centralizaba la ROA en el archipiélago; poseía el radar Westinghouse TPS 43 de F. A. A. y un radar Cardión del Ejército Argentino que le proporcionaba datos electrónicos (navales y aéreos). Toda esta información centralizada y depurada servía para guiar y actualizar la situación de nuestras tripulaciones de combate procedentes del continente e informar constantemente a su Comando, el CATOM quien, a su vez, le remitía colateralmente al Cdo. FAS, poseyendo información veraz y actualizada, además de eficaces y seguras, las que fueron utilizadas también por el Ejército y la Armada. Aún luego de haber caído prisioneros luego de la rendición, personal de la F. A. A. logró hacer comunicaciones clandestinas con el continente, merced principalmente a la capacidad del Vcom. González Iturbe. El radar estuvo fuera de servicio por un día completo solo una vez, para reparar daños provocados por un misil inglés que cayó muy cerca.

Por su parte, nuestra ARA, poseía dos aviones Neptune, equipados razonablemente y con tripulaciones eficientes para la exploración marítima, que volaron intensamente en estos días produjeron siendo la información de mayor confiabilidad respecto a la detección de buques enemigos relativamente próximos a nuestro archipiélago, hasta que agotados materialmente dejaron de volar a partir del 15 de mayo. Uno de estos aviones fue, el que este día a las 09:30 hs., ubicó las formaciones navales enemigas en las siguientes posiciones:

1) Un grupo en coordenadas: 52° 33' S / y 57° 40' W

2) Otro grupo en coordenadas: 52° 48' 05'' S / y 57° 31' 05'' W

47

Búsqueda y rescate

TO - 78 (F-27) TITAN

EPO 0900

VIE 1300

VIE 1400

EPO 1800.

TRIP: My. O. Botto
Filipi C.
Mirgone J.
Altamiranda J.
Seguí R.
Godoy E.

LIEBRÉ

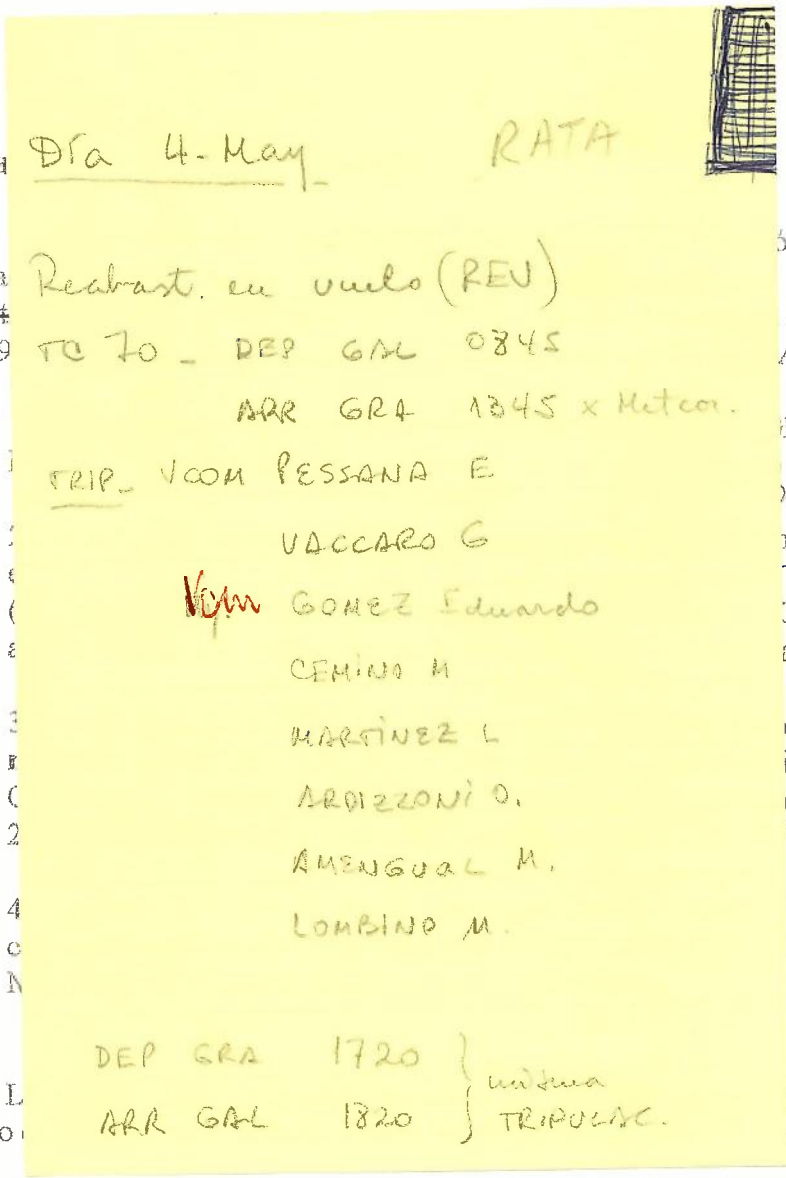
Hay un Bell 212 H-88 (de actas testimonio de guerra, no hay planilla)

El ata

Día 4-May RATA

Reabast. en vuelo (REV)
TC 70 _ DEP GAL 0845
ARR GRA 1345 x Meteor.
TRIP. VCOM PESSANA E
VACCARO G
Vcom GOMEZ Eduardo
CEMINO M
MARTINEZ L
ARDIZZONI O.
AMENGUAL M.
LOMBINO M.

DEP GRA 1720 } misma
ARR GAL 1820 } TRIPULAC.



explora ón Naval, mediante el equipo avión
~~misilist~~ la zona del blanco ~~a los aviones~~ está
a las 09 AS EXOCET AM 3 que decolaron
A.:

RA - MLV - GRA; **misión**:
a GRA a las 11:00hs. S/N. está
CHA Dardo
nez y el Cap. Vaccaro, que esperó
vuelo de ida a los 2 SUE
GAL a las 08:40 hs. y arribó a GRA está
as 18:17hs.

10.20
egó de GRA a las ~~10:28~~ hs.;
ir, 3 x 1.300 lts.; **tripulación**: Cap. Amilcar
illas náuticas; **nivel de vuelo**: está
ls

16:00
de GRA a las ~~16:08~~ hs; **misión**:
300 lts.; **tripulación**: Cap. Carlos está

L rasante a MLV, engancharon el
objetivo egresaron inmediatamente a GRA.

El resultado de este ataque

Esta importantísima operación aérea, fue ejecutada y planificada con absoluta idoneidad en todos sus aspectos, aunque por las características del ataque no se pudieron comprobar en el momento, los daños ocasionados en el ataque y el objetivo naval preciso que se batió. Esto es explicable puesto que, en este conflicto, la mayoría de los objetivos materiales eran buques, desplegados en un área marítima muy alejada, sin testigos visuales o electrónicos confiables ~~(o de información parcial)~~, en cantidades abundantes (más de 100 buques), de gran movilidad y versatilidad, ~~etc.~~ Todo esto, impedía al atacante, comprobar con certeza los daños causados y a cual unidad correspondía exactamente. Esta desventaja, para la aviación argentina, se transformaba en una gran ventaja para el enemigo, reconocido maestro en las técnicas de la acción psicológica, quien por lo tanto sacó el máximo provecho de esta posibilidad. está

Una de las cosas que se pudieron detectar ese día fue que la actividad aérea cesó por completo desde uno de los dos lugares desde donde venían normalmente, notándose luego que operaban de un

4-5-82

128

solo lugar en el mar, en la cantidad y frecuencia que solo un portaaviones les permitía, y desde el Atlantic Conveyor en menor frecuencia.

Para la aviación de combate de la F. A. A., que debía penetrar una intrincada red defensiva ~~del Carrier Battle Group~~ y llegar, a máxima velocidad y mínima altura, hasta las proximidades de los buques mayores (de mayor rentabilidad) y lanzar su armamento, de caída libre, a solo decenas de metros del objetivo naval, ~~y luego~~ sobrepasar rasante al mismo y efectuar el escape, ~~también a máxima velocidad~~, existía al menos la posibilidad posterior de evaluar la información fílmica y la impresión visual de los pilotos; información que, si bien afectada por factores psíquicos y emocionales del piloto, permitían al Comando evaluar los daños e identificar con bastante precisión el tipo, al menos, del buque impactado.

En cambio, el moderno sistema de armas que poseía nuestra aviación naval (Super Etendart / Exocet AM 3) no exigía el contacto visual con el objetivo; ~~solo mediante~~ CAR medios electrónicos y un radar de tiro ~~que~~ permitía, a 50 Km., seleccionar, por tamaño, al blanco y registrar los mismos en la memoria del misil; la tripulación decidía así su lanzamiento, a 35 Km. aproximadamente, e inmediatamente escapaban del área. Ducho misil continuaba su vuelo rasante evitando algunas de las contramedidas del defensor; sin embargo podía ser engañado y desviado ~~del objetivo seleccionado originalmente~~ e impactar en otro buque o señuelo. Este ataque, del 4 de mayo de 1982 a las 11:04 hs., se produjo en estas condiciones, lo que dio lugar a distintas interpretaciones que cada protagonista elaboró y usufructuó, como es lógico, para su empleo más reditivo. Analizaremos entonces este ataque en sus distintas versiones:

1) Del punto de vista oficial británico:

"Un misil argentino impactó en el HMS Sheffield (destructor tipo 42); se inició un incendio que luego escapó al control de la tripulación. Cuando no había ya esperanzas de salvar la nave, la tripulación la abandonó. Todos quienes lo abandonaron fueron rescatados. (Información dada el 4 de mayo de 1982 por el portavoz británico)

2) Del punto de vista "extraoficial" británico:

Simultáneamente a este anuncio oficial la prensa oral y escrita británica abundó en detalles (sorpresivamente hasta la fecha los medios periodísticos se quejaban de que la información era escamoteada (Libro Gotcha) con profusión de fotos y relatos que confirmaban la estrategia del Sheffield. Posteriormente mucho se ha escrito, por autores ingleses, sobre este ataque, y todos confirman sin asomo de duda, que fue el HMS Sheffield el que recibió el impacto de nuestro Exocet AM 3 y este único impacto inició un incendio devastador que obligó a su abandono y consecuente hundimiento varios días después.

43

3) **Del punto de vista naval argentino:**

La información producida por los aviadores navales que efectuaron el ataque, a su regreso a la BAM aeronaval de Río Grande, puede sintetizarse así:

a) ambos aviones SUE tuvieron ecos largos, en su radar de tiro, de un buque grande y uno chico.

b) Ambos engancharon, en su selector, al grande y dispararon simultáneamente su respectivo misil.

c) No fueron interceptados y regresaron con normalidad a su Base.

d) No confirmaron el impacto.

Posteriormente, ante el anuncio de la BBS y ausencia de ataques por parte de la FAA ese día en el archipiélago (ver meteorología), se asumió que uno de los dos misiles lanzados había impactado al HMS Sheffield

4) **Del punto de vista histórico de la F. A. A.**

Si bien al principio la FAA recibió entusiasmada la versión británica respecto al objetivo naval batido este día (el HMS Sheffield), de a poco fue sospechando el sutil engaño y hoy, al redactar este libro histórico en forma oficial, por las razones y pruebas analizadas, concluye en lo siguiente:

a) El Carrier Battle Group, al mando del Comandante Woodward, repitió este día la misma maniobra del día anterior, con la diferencia que ahora navegaba en rumbos contrarios a la incursión anterior o sea ENE a SW y con dos portaaviones y sus respectivas escoltas, además, esta vez, lanzó sus medios aeronavales sobre el archipiélago.

b) Los Sue de nuestra aviación naval dispararon sus dos misiles contra esta formación que navegaba, ~~en otra~~, en posición 52° 35' S y 57° 33' W.

c) Un Portaaviones (HMS Hermes) habria recibido un impacto de Exocet, con daños. Fue auxiliado por las Fragatas HMS Yarmouth y HMS Arrow y retirado hacia el Este, rumbo a Georgias.

d) El Exocet AM 3 restante, afectado por contramedidas electrónicas, chaff y señuelos de infrarrojos de la HMS Yarmouth, podría haberse dirigido hacia la HMS Arrow, la cual viró hábilmente y esquivó la trayectoria del misil; el misil finalmente se pierde en el mar.

50

Relato del Gilberto
Dice el My. Oliva, E.E. está

El 4 de mayo los portaaviones estaban uno al ENE y el otro al ESE, a una distancia entre 90 y 120 millas náuticas de Puerto Argentino. En el continente se esperó este momento para lanzar el ataque. De acuerdo al relato del mismo My. Oliva: ***"luego del mismo, sin necesidad de confirmación, tuvimos la certeza del éxito de la misión porque cesó la actividad aérea (ecos) desde ese punto. Sólo les quedaba un portaaviones. El 30 de mayo les sucedió lo mismo luego del ataque al "Invincible", pero el caos fue más evidente"***. Se veía cómo reagrupaban a sus aviones Sea Harrier, mandándolos en breves vuelos de una fragata a la otra, de acuerdo a cómo habían sido recuperados en el desbande provocado por el ataque. Durante unos días prácticamente no hubo ataques aéreos, pero luego se fueron recuperando. También se estima que comenzaron a operar desde tierra, en la zona de la Bahía de San Carlos desde antes de la caída de Darwin (29 de mayo).

a) Finalmente la FAA está convencida de que el gobierno británico, mediante un hábil y envidiable manejo de la información, usufructuó este eficientísimo ataque de nuestra aviación naval para:

* Velar el ataque sufrido el 1° de mayo

* Demostrar que Argentina reaccionaba por el hundimiento de nuestro crucero ARA Gral. Belgrano ocultando así la verdad histórica que es exactamente lo contrario: nuestro crucero fue hundido por reacción del gobierno británico a nuestro ataque al D 42 clase Sheffield el 1° de mayo de 1982.

* Promocionar con sensacionalismo las virtudes del misil de la empresa Aeroespatiale, socia del gobierno británico, a un nivel de eficiencia y letalidad que no es tal. (~~En los años siguientes esta Empresa vendió muchos misiles de este tipo, a un precio 10 veces superior al originalmente cobrado a Argentina~~). ~~Asimismo~~ en la Guerra del Golfo Pérsico, ~~sucedía~~ posteriormente, ambos bandos lanzaron misiles similares y nunca hundieron a un buque.

* Desalentar los ataques de la FAA con sus antiguas bombas de hierro, no guiadas y de caída libre; pero que tal vez eran ya, las armas más temibles para la Task Force.

Los ataques de la Task Force

Aprovechando el mal tiempo reinante ese día en el continente, el Carrier Battle Group, en la forma ya explicada, se aproximó al archipiélago y operó, solo con sus medios aéreos, de la siguiente forma:

1) 08:00 hs. Aproximó a BAM Malvinas (previamente atacada por Vulcan 05:33), a 2 Sea Harriers que sólo se acercaron al AD sin entrar a distancia de tiro de nuestra Artillería Antiaérea. (Posiblemente misión Exploración y Reconocimiento para verificar daños del ataque del Vulcan).

45

2) 13:10 hs. Ataque de 3 Harriers, a BAM Cóndor, con los siguientes resultados:

* Un avión (**XZ 450**) fue derribado antes del lanzamiento por la Batería de artillería de 35 mm. del Ejército Argentino.
piloto fallecido: Lt. N. Taylor

* Un avión (**XZ 452**) seriamente averiado (Pieza N° 5, 20mm. FAA) viró antes de atacar y eyectó bombas sobre Darwin (no explotaron). Se alejó humeando. Se precipitó posteriormente al mar (38 Km. al SE) y el piloto fue rescatado.

* Un avión tampoco efectuó el ataque y se alejó, desprendiéndose de las bombas sobre el campo próximo. Dice el diario de Guerra del Gpo. 1 de Artillería Antiaérea, Darwin:

"DÍA 4: Cerca del mediodía atacan tres (3) Harriers desde el Este, el primero es derribado por una ráfaga de 35mm. de Ejército, cayendo a un costado de la pista. El avión lleva la matrícula XZ 450 y su piloto es Nick Taylor quien muere en la acción. El segundo avión es alcanzado por el fuego de la Pieza N° 5 de 20mm., se aleja humeando y lanza sus bombas de 500 libras sobre la zona Darwin, que no explotan. El tercero, ante el fuego de 20mm., gira hacia el Sur langando su carga a un campo vacío.

Este fue un día de festejo, pues se había rechazado por primera vez un ataque aéreo con saldo netamente favorable, no pudieron tirar sus bombas en los blancos y no hubo bajas propias."

La Operación Black Buck II

Esta misión se concretó a las 05:33 hs. sobre nuestra BAM Malvinas, sobrevolándola con rumbo NNE y lanzando 17 bombas con retardo (de hasta 02:00 hs.) que impactaron a 45° de la cabecera 08, pero sin afectar la pista, aunque hiriendo levemente a dos conscriptos del EA.

Esa noche fue tranquila para los defensores de Puerto Argentino; la Task Force no atacó en horas nocturnas.

Nuestros Helicópteros en Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

1) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCON**; **despegó** de Darwin a las 08:40 hs.; **misión**: traslado de personal; **armamento**: 4 ametralladoras Browning 7,62 mm.; **tripulación**:

52

De estas u
tenemos infor
pero está saca
resumen de l
de E. y R.
Cuaderno "Diari
C-800.

Valen

E y R

T-43 - F-24 (TITÁN 1)

TRE 0940
CRV 1300
CRV 1500
TRE 1720

está todo

TRIP: VCom. Novais Jorge
My. Rodríguez Adolfo
VCom. Agnoletti Juan
C.P. Lombardo M
Lamas G
Lorenzi A.

T-44 F-24 (BOLSA) →

Ten. Pinto (P), T … / C 1° Montaldo (A). **arribó** a M…

2) Un (1) **Bell 2**… …vin a las 09:00 hs.; **misión**: evacuac… …em anterior; **tripulación**: ide… …ara A., Sánchez S., Carmona H., Qu…

2° **Vuelo**: **mism**… …**n**; **arribó** a Darwin a las 16:20 hs.

3) Un (1) **Bell 2**… …a las 15:20 hs.; **misión**: relevo d… …R., López A.; **arribó** a Darwi…

4) Un (1) Helicó… …a las 16:15 hs.; **misión**: explorac… …núcleo de la flota enemiga.; Ese v… …ar por el radial 105 y a una distancia… …ar sin obtener ecos. El Helicóptero fi… …na PAC en la zona, la que logró loca… …un rumbo paralelo a la costa, para l… …igischia, Prats R., Capia L., Álvare…

Otro vuelo de H-83

DARWIN 1010

" 1100

TRIP: Brea G

Tte. Longar Luis

López R

H-97 CHINOOK 47-C

DARWIN 1100

" 1245

TRIP My. Pose O. Jean

1° Tte Beltrame Alberto

Ruiz O.

Co. 1° Lavorato R.

C.P. Herrera H.

C° 1° Villarreal L.

El Aviso Sobral

Lenta y dificultosamente el Aviso Sobral, con sus muertos a bordo, navegaba (en posición desconocida dado que no emitía mensajes) hacia nuestro continente. Su acción (búsqueda y rescate de dos tripulantes de Canberra eyectados) será eternamente reconocida por la F. A. A.

GH

Día 5 de mayo de 1982
(Miércoles)

La situación meteorológica

El día comenzó con cielos quebrados, ~~una onda frontal con~~ un frente frío, ~~que~~ se desplazaba hacia el Este, encontrándose a mitad de camino, entre el continente y las Islas, compactándose la nubosidad sobre las mismas; a partir del medio día, cielo cubierto con probables precipitaciones, disminución de techo y visibilidad.

Avistaje del Sobral

Desde las 08:14 hs. (OF Nº 2503) un F-27, indicativo SIERRA 1 de la FAA (decolado de CRV) patrullaba nuestra plataforma atlántica en búsqueda del Aviso Sobral. El avistaje por parte del SIERRA 1 se produjo a las 09:45 hs. a 30 millas náuticas al SSE de Pto. Deseado. Inmediatamente partió un helicóptero ByS (H-212) cuyo piloto fue el Ten. Lucero; ~~desde CRV~~ que se aproximó al buque y rescató a heridos. El F-27 continuó sobrevolando al Sobral, hasta que éste amarró en Pto. Deseado a las 15:25 hs.. Aterrizó en ~~el ADO~~ (Pto. Deseado) por si era necesario algún traslado urgente, pero al ser internados los heridos en el hospital del lugar, se dirigió a su Base, CRV.
TRIP~~ULACION???????QUELLET?~~

Revisar

Relato del Teniente Miguel Ángel Lucero

"El día 4 de mayo de 1982 nos encontrábamos de turno la siguiente tripulación: Ten. Miguel Ángel Lucero, Ten. Jorge Bachiddu, C. 1º Alejandro Buffarini y el S. Aux. Horacio Dezeta; durante el transcurso de la mañana fuimos comunicados que el buque "Alférez Sobral" que había sido atacado por fuerzas enemigas, en la cercanía de Malvinas por dos helicópteros, se encontraba navegando a la deriva mar adentro.

A las 12 hs. recibimos la orden de despegar con destino a Pto. Deseado para comenzar el rescate del mismo.

El clima era terrible, había una fuerte tormenta y las nubes demasiado bajas hacían imposible la visibilidad.

El "Alférez Sobral" no aparecía por ningún lado. Se efectuaron maniobras hasta 3 metros sobre el nivel del mar. Lo buscamos durante toda la tarde hasta aproximadamente las 19 hs., luego de haber volado cuatro horas continuamente de búsqueda sin resultado positivo. Al día siguiente nos dirigimos hacia el Sur nuevamente, donde nos cruzamos con varios buques de nuestra armada y Prefectura y algunos pesqueros que realizaban la misma tarea.

Luego de dos horas aproximadamente, observamos en el horizonte un pequeño punto. El mismo se fue convirtiendo poco a poco en algo que navegaba a la deriva, llegando a constatar que se trataba del buque "Alférez Sobral", del cual lanzaron dos bengalas, pudiendo reconocer inmediatamente, el estado crítico en que se encontraba el buque y su tripulación. Comuniqué a las autoridades correspondientes su estado de material y personal y su posición geográfica para su inmediato auxilio. La más próxima embarcación tardaría varias horas en llegar a dicho punto, porque nos encontrábamos a más de 70 millas del continente. Procedí a bajar el pararrescate, comunicando que se encontraban 8 muertos y 52 personas vivas, de las cuales 9 eran heridos graves. En cuanto a la parte material se encontraba destruido un sector de antenas que recibió el primero de los impactos. El segundo destruyó el puente de comando, ocasionando su pérdida de control.

Si bien el rescate de las personas muertas no fue posible en ese momento, debido al estado en que se encontraban, pudo realizarse el de tres heridos graves que fueron trasladados a Puerto Deseado para su asistencia médica, uno de los cuales fue el C. 1° Enrique Hernández (Prefectura). Más tarde el buque fue remolcado hasta el mismo lugar por el buque "Cabo San Antonio" donde fue asistido el resto de la tripulación.

Regresamos esa misma tarde a Comodoro Rivadavia dando por finalizada la tarea asignada."

Nuestros helicópteros en el archipiélago

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

1) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armamento:** cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm. ~~que~~ **despegó** de Darwin a las 9:00 hs,; **misión:** traslado de personal, **aterrizó** nuevamente a las 9:40 hs. en Darwin. **Tripulación:** Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), C. 1° López A. (M) y C. 1° López R. (OP).

2) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR**, **armamento:** ídem anterior; ~~que~~ **despegó** de Darwin hacia Pto. Argentino a las 14:30 horas; **aterrizó** nuevamente en Darwin a las 15:00 hs. **Tripulación:** Ten. Vefgara (P), Ten. Sánchez (CP), C. 1° López A. (M), C. 1° López R. (OP) y C. 1° Montaldo (A).

3) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, ~~que~~ **despegó** de Darwin a las 16:00 hs. para ~~hacer~~ una **misión** de exploración y reconocimiento, **aterrizó** en ~~Pto. Argentino~~ a las 16:30hs. **Tripulación:** Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), S. A. Martínez (M) y C. 1° Quiñones (OP).

4) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, ~~que~~ **despegó** de Darwin a las 17:00 hs. para ~~hacer~~ una **misión** de exploración y reconocimiento y traslado de personal de la ROA,

H- 9 1º Tte Fernandez Manuel -
1º Tte. Grifol Juan Antonio
Chinook CH-47c White H
Lavorato R
Herrera H
Villarreal

DWN 1410 está
MLV 1450
MLV 1530
DWN 1600

Misión:
Translado de Personal

ongar (P), Ten. Brea (CP), S. A.

despegó de Darwin a las 18:30
fante para llevar el video cassette del
Taylor). El mismo debía ser enviado
no llegó a destino debido a que se
ar en Paso Tamar, aterrizó allí a las
eriodistas un pedazo de queso y una
(P), Ten. Brea (CP), S. A. Martínez

La s

porta
Frag
05'
Port

r Battle Group navegaba (con sus dos
Argentino. Pero había destacado una

El

sali
Sal

mis
(des

El

mil
rect

(Explorac.)

500 - (LQ - MRM) CASERO III
EPO 0603
EPO 1313

GRA CRU
TRIP.
GRA
GRA
GRA
Son
ex-m
tares
convoc
OF
T-2 F-2
C GRA
C GRA
T-2 UC
GRA
GRA

TRIP 2

C - 500 - LV - LZR (casero IV)
EPO 1500
PAL 1703
EPO - 2118

58

6 de mayo de 1982

(Jueves)

Apreciación sobre el enemigo

A esta altura de las operaciones y ante la aparente inactividad bélica del enemigo, nuestro Estado Mayor Conjunto apreciaba, con justeza:

> ***"El enemigo trata de recomponer el poder aéreo de su fuerza de ataque (en realidad 4 Harriers habían sido derribados por nuestra A Ae. y varios más seriamente averiados).***
>
> ***La llegada de un mercante y un buque de asalto anfibio con tropas permite suponer la intención de ejecutar un asalto masivo, en el que se debe incluir la participación de los buques tipo SIR inicialmente.***
>
> ***Reunión de medios en Ascensión confirman capacidad de Gran Bretaña de operar ofensivamente entre el 8 y el 15 de mayo sobre Malvinas."***

El COMIL ordenaba ejecutar exploración aérea lejana sobre ruta aproximación Ascensión y también sobre proximidades de Georgias

La situación meteorológica

Sigue una capa nubosa extensa asentada sobre la superficie que mantiene condiciones de vuelo por instrumentos (IFR) en el TOAS con solo 3 Km. de visibilidad y nubes bajas a 300 mts.

Las actividades de Transporte Aéreo de la FAS

El puente aéreo CRV - MLV se había interrumpido a partir del 1° de mayo por:

1) La actividad ofensiva enemiga en las proximidades de Malvinas con ataques aéreos y fuego naval al Aeropuerto e intercepciones aéreas por parte de la PAC británicas.

2) La situación meteorológica reinante desde dicha fecha.

Nota: En realidad existieron dos (2) puentes aéreos en esta Batalla, aunque de diferentes magnitudes, uno desde el continente a Malvinas y el otro entre Pto. Argentino y la BAM Cóndor en Darwin. Este último se realizó con helicópteros.

SQ

A esta altura de los acontecimientos, los defensores del archipiélago urgían al CTOAS la satisfacción de sus necesidades operativas mediante el puente aéreo. En especial:

* Recuperación de heridos
* Refuerzos críticos para la defensa
* Apoyo moral

Por ello, la F. A. A. debía ahora esforzarse en reiniciar los vuelos de transporte aéreo al archipiélago, único medio de comunicación remanente, y hacerlo en las condiciones más críticas (con oposición aérea enemiga, en un aeródromo discapacitado y con mal tiempo). Esta fue una tarea más que se agregó al Estado Mayor (EM) de la FAS, bajo cuyo comando operacional (provenientes del CAT) se asignaron los Hércules C-130 que cumplirían estas misiones.

Así fue que, este día, la FAS previó el envío de dos C-130 (indicativos TIGRE y PATO) que de ... en ese orden regresarían. Para su ...

OF 2 C-130 (TC-65) TRIP. (TIGRE)

	CRV	1200	VCom. Vianna Alberto
1) L	MLV	1550	Cap. Valle Andrés
	MLV	1625	" Cerrutti Roberto
Dep	CRV	1835	Razzini P.
			Ortiz C
			Nazzari C
2)			Marnoni J.

está

y Com. Martínez Jorge (este oficial iba de comandante de aeronave (04) pero no de piloto.

OF: 2

C-130 (TC-68) (Pato) -

CRV	1300	No aterrizó en MLV por Meteorología -
CRV	1740	

...rón Fénix.

...3:20

...:23 hs.; nivel de vuelo 300

...o R 180 ° 10', luego R 270° a

...GRA, descenso a nivel de

..., Cap. Pane. - Roche, Dardo Carlos -

...3:20

...:34 hs.; ascenso a nivel de

... de vuelo 50, luego R 360°

... de vuelo 200 hasta 90 millas

...RA a las ~~17:21~~ hs. 15:20

...15hs.; **arribó** a CRV a las

...tune L 188, indicativo

... perficie sobre la ruta de los

La ...

Alberto Cap. Valle

Val... ...artínez, Vcom. Vianna, Cap.

12:... ...Marnoni, decoló de CRV a las

a la ... aterrizando en la BAM MLV

...V a las 16:25 hs. arribando a

CRV a las 18:35 hs.. El otro C-130, indic RV
(cuando ya volvía el TIGRE) pero le fi nes
meteorológicas adversas.

La exploración lejana

El 6 de mayo a las 9:40 hs. se un
submarino.

Los ecos falsos de Malvinas

INCLUIR NARRACION VCOM

Los ~~Pucará~~ vuelos en el Archipiélago

Una de las preocupaciones d abía
desembarcado Grupos Comandos en la que,
normalmente en ROF, se realizaron este

* A partir de las 8:00 hs.

- 4 helicópteros PUMA (BOBIN

H-85
(1° vuelo) Ten. ? Ten. Luis Ten. Gustavo
Tripulación: Longar L., Brea G., Martínez J., Quiñonez S.
Despegó de Bahía Elefante a las 8:30 hs.; **arribó** a Darwin a las 9:30 hs. = a) grados nombres

(2° vuelo) Ten. Marcelo Ten. Héctor R.
Tripulación: Pinto, Ludueña R., Martínez J., Quiñonez S..
Despegó de MLV a las 13:00 hs.; **arribó** a MLV a las 15:10 hs.. = b) "

H-83
(1° vuelo) Ten Saturnino Ten. Alejandro
Tripulación: Sánchez S., Vergara A., López A.
Despegó de MLV a las 9:30 hs.; **arribó** a MLV a las 11:30 hs.. = ? "

(2° vuelo)
Tripulación: Idem anterior
Despegó de MLV a las 12:30 hs.; **arribó** a MLV a las 14:30 hs.. = c) "

E y R con radar
B-407 - TC-91 (BUQUE) TRIP
EPO 0650 | VCom. Joaquín Argüelles
EPO 1740 | My. Buira Armando
S.P. Rosales A
Wagner E

B-407 - TC-92 E y R c/radar
My. Osta, Juan
EZE 05:00 V.Com Ritondale Otto
PAL 16:30 Zarate N.
Callejón Diego -

(3° vuelo)
Tripulación: Idem anterior
Despegó de MLV a las 15:00 hs.; **arribó** a ~~MLV~~ Darwin a las 15:50 hs..

(4° vuelo)
Tripulación: Pinto M.,Ludueña R., Montaldo A.
Despegó de DRW a las 16:00 hs.; **arribó** a DRW a las 17:40 hs..

H-93
Tripulación: Poss e O., Beltrame A., Capra L., Prats R., Álvarez R., Vera M.
Despegó de DRW a las 13:30 hs.; **arribó** a DRW a las 14:00 hs..

H-91
(1° vuelo)
Tripulación: Giaiseischia H., Brower J., Fernández R., Lavorato R., Villareal L.,Herrera H.
Despegó de DRW a las ~~13:30~~ hs.; **arribó** a MLV a las ~~14:00~~ hs..

(2° vuelo)
Tripulación: Idem anterior
Despegó de MLV a las 16:50 hs.; **arribó** a DRW a las 17:20 hs..

~~- 1 T-34 (ARTICO) de MLV (ARA)~~
- 2 IA 58 de DRW (PATRIA)
- 3 IA 58 de DRW (GAUCHO)

La planificación de combate de la FAS

~~Esta~~ a medida que el tiempo transcurría y exprimiendo una y mil veces la reducida experiencia de guerra obtenida el 1° de mayo y, por qué no decirlo, sintiéndose a cada instante con mayor capacidad de enfrentar al enemigo, la FAS ampliaba su esfuerzo potencial día a día. Esto lo demuestran los documentos de previsión que elaboró en cada oportunidad.

Solo necesitaba:

1) Mejor meteorología
2) Precisa información de los objetivos navales a batir

Así, las previsiones para este día eran de 69 salidas, coordinadas con mayor precisión ya que serían controladas por un OCAT (Oficial Control Aéreo Táctico) en vuelo:

1) Para apoyo de fuego cercano (había indicios de helidesembarco británico en la Isla de los Leones Marinos) estaban previstas las siguientes salidas, en horarios a confirmar; con alistamiento a 5 minutos a partir de las 8:15 hs. del 6 de mayo de 1982:

a) **OF Nº 1166/7**, 8 aviones **M 5**, indicativos **FIERRO** y **TUCAN**; **armamento**: Cñ. y 2 BRP de 500 Lbs. desde SJU.

b) **OF Nº 1168/9**, 8 aviones **A 4B**, indicativos **FIERA** y **TRUENO**; **armamento**: Cñ. y 3 BRP con REV desde GAL.

2) Para ataque a objetivo naval (AON) (Buque estimado en 51° 08' S y 62° 27' W:

a) **OF Nº 1170/2**, 12 aviones **A 4C, A 4B y M 5**, indicativos **TEJO, BARON, CHANGO**; atacando con itervalos de 2' entre escuadrillas a partir de las 16:45 hs.

3) Para cobertura aérea y diversión:

a) **OF Nº 1173**, 2 aviones **M 5**, indicativo **ÁGUILA**; **armamento**: 2 Shaffrir para sobrevuelo Pto. Argentino, nivel de vuelo 300 en enlace CIC - MLV.

4) Para reconocimiento ofensivo y AON en probables buques 5/8 millas náuticas al Sur de la BAM MLV:

a) **OF Nº 1175**, 4 aviones **M5**, indicativo **PUMA**; **armamento:** Cñ. 2 BRP con horario previsto sobre el OM 14:00/14:05 a confirmar antes puesta en marcha.

5) Para ejecutar una oleada de ataque masivo a buques (en caso de que el Carriier Battle Group entara nuevamente dentro de nuestro radio de acción):

a) **OF Nº 1181/2**, 2 escuadrillas compuestas por 5 **M5**, indicativos **COBRA** y **PITON**; **armamento**: 1 bomba de 1.000 Lbs. y cañones que atacarían al objetivo naval (a confirmar) a las hora H, operando desde la BAM GRA.

b) **OF Nº 1183/7**, 5 escuadrillas compuestas por 8 aviones **A 4C**, indicativos **TORO, GLOSTER, PALO, POKER, CORAL**; **armamento**: 1 bomba de 1.000 Lbs. c/u y cañones y 6 aviones M5 con 2 bombas BRP y cañones c/u atacando al ON a designar a la hora H+5' los A 4C y H+10' los M5 operando todos desde la BAM SJU.

c) **OF Nº 1188/90**, 4 escuadrillas compuestas por 8 aviones **A 4B**, indicativos **TEJO, MORRO, MATE**; **armamento:** Cñ. y 1 bomba de 1.000 Lbs. c/u atacando a la hora H+30' y operando desde la BAM GAL.

d) **OF Nº 1191/3**, 3 escuadrillas, indicativos **NENE, OSO, PUMA**; **armamento**: Cñ. con 1 bomba de 1.000 Lbs. c/u atacando a la hora H+01:00.

Pero el hecho de que el enemigo permaneciera fuera de nuestro alcance y de que continuara el mal tiempo, impidió la ejecución de lo planificado. De cualquier manera, esta gimnasia del Comando,

63

M - 5

Los vuelos de este día de los sig. aviones:

C-426; C-411; C-416; C-418
C-419; C-403.

NO son misiones de guerra, son translado de avión, pilotaje gral., pilotaje instrumental, acrobacia, bombardeo simulado

hasta aquí corregido

en cuanto a sus tareas de información, inteligencia, control, planificación y comunicaciones, y de las unidades aéreas y logísticas dependientes, que entraban y salían de estados de aprestos y alistamiento continuamente, permitía a la FAS ir elevando su nivel de capacidad operativa y mantenía muy alta la moral de su personal. Esto se demostraría varios días más adelante, cuando el enemigo, ya reforzado tuviera que intentar el desembarco.

Isla Ascensión

Ese día arribaron a esta Isla, en vuelo directo desde el Reino Unido, 8 aviones Sea Harriers y 3 Harriers FRS 1, requeridos por la Task Force para recomponer su arma aérea en el Atlántico Sur. También ese día zarpó desde Ascensión el buque Atlantic Conveyor con importantes refuerzos materiales.

Nuestros Helicópteros

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

a) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **despegó** de Paso Tamar con periodistas. Entre ellos estaba Nicolás Kasansew a las 8:30 hs.; **armamento**: 4 ametralladoras Browning 7,62 mm.; **arribó** a Bahía Elefante y retornando luego a Darwin, en donde **aterrizó** a las 9:30 hs.; **tripulación**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), S. A. Martínez (M) y C. 1° Quiñones (OP).

b) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, **despegó** de Puerto Argentino a las 9:30 hs., para hacer un reabastecimiento de la ROA, armado igual que el anterior. **Aterrizó** allí nuevamente a las 11:30 hs. **Tripulantes**: Ten. Sánchez (P) , Ten. Ludueña (CP), C. 1° López A. (M).

c) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, ~~que~~ **despegó** de Puerto Argentino a las 12:30 hs. para ~~hacer un~~ reabastecimiento de la ROA, armado igual que el anterior, **aterrizó** en Darwin a las 14:30 hs. **Tripulantes**: Ten. Sánchez (P), Ten. Vergara (CP), C. 1° López A. (M).

d) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **HALCÓN**, ~~que~~ **despegó** de Puerto Argentino a las 13:00 hs., para ~~hacer un~~ reabastecimiento de la ROA, armado igual que el anterior, **aterrizó** en Pto. Argentino a las 15:10 hs. **Tripulantes**: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), S. A. Martínez (M) y C. 1° Quiñones (OP).

e) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, ~~que~~ **despegó** de Pto. Argentino a las 15:00 hs., para ~~hacer un~~ traslado de personal y material, armado igual que el anterior, **aterrizó** en Darwin a las 17:40 hs. **Tripulantes**: Ten. Sánchez (P), Ten. Vergara (CP), C. 1° López A. (M).

E y R

F-27 (T-45) 06-II-82

My.	Rodriguez Adolfo	
VCom.	Agnolitti Juan	TRE 1030
VCom.	Novais Jorge	CRV 1400
	Lombardo M	CRV 1750
	Lamas G	EPO 2030
	Lorenzi A	

f) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, ~~que~~ **despegó** de Darwin a las 16:00 hs., para ~~hacerse~~ traslado de personal , armado igual que el anterior, **aterrizó** en Darwin a las 17:40 hs. **Tripulantes**: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP) y C. 1° Montaldo (A).

FALTAN TODAS ESTAS
Misiones

...oein y Rec.

...e sobre mar

5 de Mayo

LQ-MRM Expl. (Casero III) ...TÁN

EPO 0603 } x Comandante Inspector ...dor
EPO 1313 } PAL. esta DÍAZ

LV-LZR Expl. (Casero IV) ...dio ...valdo

EPO 1454 } x Alf MERCANTE Augo ...da J.
EPO 2018 } PAL esta

E.

6 de mayo

LV-MZG Expl. (Casero II)

EPO 0610 } x Cap. ARÓSTEGUI
EPO 1237 } PAL

LV-LZR Expl. (Casero IV)

EPO 1403 } x C. Inspector DÍAZ TITÁN 1
EPO 1949 } PAL

CRU 1845
TRE 2215 →

57

LMN

Día 7 de mayo de 1982

(Viernes)

Los refuerzos de la Task Force

El enemigo aumentó el flujo de aprovisionamiento a su flota en el Atlántico Sur. Los refuerzos no solo salían de Ascención sino que también eran canalizados por las costas sudamericanas del Pacífico e ingresaron a través del Cabo de Hornos. Este día se detectaron, entre otros, parte de un afurza anfibia y logística que a las 20:45 hs. se encontraba en 35° 40' S y 30° 30' W con R 210 ° y 12 Kt. de velocidad. Asimismo, se detectaron formaciones navales en proximidades de Islas de los Estados. También se comprobó que aviones C-130 de la RAF llegaban al Sur de Chile por la ruta Islas Fidji, e Isla de Pascua.

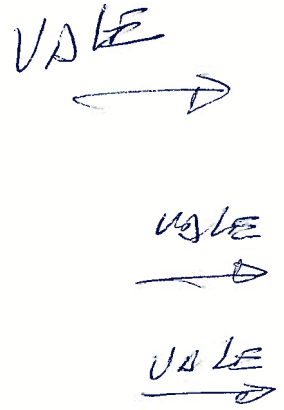
La actividad aérea Argentina

La FAA permanecía en la más tensa expectativa respecto al accionar del enemigo. Las apreciaciones de inteligencia confirmaban la capacidad de la Task Force (veloz y profusamente reforzada) de iniciar un desembarco en fuerza, en cualquier momento sobre Malvinas. Y la meteorología, en esos días, favorecía esa capacidad negando o dificultando grandemente las posibilidades aéreas de repeler el mismo.

Por ello, la FAA ese día, intensificaba sus esfuerzos tendientes a conocer los movimientos británicos dentro y fuera del TOAS. El grueso de su atención se volcaba en las actividades de E y R que cumplía con sus B-707 (en alta mar) y los Lear Jet (del Escuadrón Fénix) en el litoral marítimo más cercano. Lo mismo sucedía en nuestra armada que poseía aviones Electra y Neptune en patrullaje marítimo. Respecto al E y R lejanos un B-707 cumplió este día un vuelo al Este de EPO hasta los 40° S y 34° W, donde habían sido avistados buques los días anteriores, y desde allí a Georgias (50 Millas náuticas -NM- antes) y regresó, sin obtener datos significativos.

Avistaje

El día 7 de mayo a las 13:30 horas, despegó (EPO) un avión Fokker F-27 (TC-43; Piloto: Vcom. M. Andelique y C. Piloto, My. Salas) de la FAA, cumpliendo la tarea de Exploración y Reconocimiento aéreo para dar protección al Portaaviones que navegaba hacia Puerto Belgrano, escoltado por las Fragatas "Hércules" y "Santísima Trinidad", aproximadamente 150 millas antes del destino mencionado, fue avistado 30 millas antrás del Portaaviones y casi al ras del agua un submarino cuyas características y dimensiones eran similares a las de los submarinos enemigos. Luego de transmitida la novedad y al no ver despegar a los aviones de la ARA se consultó al causa, y la respuesta fue que tal submarino era propio, a lo que se respondió que dicho submarino, (el propio) ya había sido avistado a 20 millas de Puerto Belgrano y que navegaba sobre la superficie. Arribó a CRV a las 16:10 hs.


VALE
VALE
VALE

Un avión Electra de ARA avistó visualmente, alrededor de las 15 horas, a cinco unidades navales de superficie a aproximadamente 80 NM al SE de la Isla de los Estados. La FAS, previamente, había realizado algunas operaciones de diversión sobre las proximidades de MLV, a saber:

1) **OF Nº 2034**, un avión LR 35, indicativo **PUA**, **despega** a las 10:22 hs. de CRV en vuelo hasta 53° 12' S y 60° 10' W y regresa a GRA.; **arribó** a las 12:15 hs. **Tripulantes**: Cap. Arques y Ten. Cercedo.

2) **OF Nº 2035**, un avión **LR 35**, indicativo **TORO**, **despega** a las 10:09 hs. de SJU en vuelo hasta 53° 45' S y 60° 10' W y regresa a GRA; **arribo** a las 12:17 hs. **Tripulación**: My. González, Cap. Ceaglio.

Además, vuelos de exploración cercano a efectos de confirmar el avistaje de Electra.

1) **OF Nº 2037**, un avión **LR 35**, indicativo **LEON**, **despegó** de GRA, zona R-SJU a las 14:47 hs. **Arribó** a las 17:00 hs. **Tripulación**: Ten. Acosta, Alf. Redonda.

2) **OF Nº 2038**, un avión **LR 35**, indicativo **RUSO**, **despegó** de GRA, zona V-SJU a las 14:47 hs. **Arribo** 17:10 hs. **Tripulación**: My. González, Cap. Ceaglio

El avistaje no fue confirmado pese a haberse previsto el ataque a los mismos por aviones SUE (ARA) para lo cual la FAA puso en el aire (19:08 hs.), al SE de Cabo Vírgenes (nivel de vuelo 200) bajo control del CIC GAL, un **KC-130**, indicativo **KIKO** a efectos de REV a los SUE. Además 4 M III permanecían en alerta a 3 minutos de la BAM GAL bajo control de dicho CIC. Asimismo la FAS ordenó una nueva salida de diversión de 2 LR 35 que se realizó, ya de noche, desde GRA (20:14 hs.) y se dirigió a la zona de los presuntos buques (5400S 6630) regresando posteriormente a CRV a las 22:10 hs. Los tripulantes fueron el Cap. Buira, Cap. Pane, 1° Ten. Blanco y Ten. Herrera.

Defensa en el continente

Esta información de los 5 buques, produjo además, una serie de medidas defensivas respecto al despliegue de la FAS en el continente.

* Se ordenó la dispersión y refugio de los aviones en las distintas bases.
* Se alertó a la Artillería Antiaérea
* Se replegaron (nocturno) 3 M 5 de GRA a CRV.

Finalmente, el KC-130 (KIKO) que se mantenía en el punto de reabastecimiento ordenado y que también realizaba exploración electrónica sobre el mar, confirmó, a las 00:10 hs. del día siguiente los siguientes ecos:

1) 50° 25' S / 68° 00' W
2) 49° 00' S / 66° 30' W
3) 48° 40' S / 66° 35' W (dos ecos)

Los ecos se dirigían al EN, seguramente a la zona de TRALA, donde permanecía el grueso de la Task Force.

El puente aéreo

Este día de sobresaltos finalizaba sin haber podido concretarse ninguna operación ofensiva. El saldo positivo, sin embargo, lo representaban los tres C-130 (TC 65, 68, 63) que, mientras tanto habían roto una vez más el bloqueo inglés sobre Malvinas, llevando y trayendo en puente aéreo preciosa carga y demostrando nuevamente el alto grado profesional militar de los aviadores de transporte de la FAA.

* **C-130, TC-65**, indicativo **TIGRE**, **despegó** de CRV a las 10:40 hs., **arribó** a MLV a las 13:55 hs; **despegó** a las 14:10 hs. y **arribó** a CRV a las 16:45 hs. **Tripulación**: My. Domínguez, Vcom. Regueiro, My. Bagnasco, S. P. Bill, S. Aux. Godoy, C. P. Cardenal, S. Aux. De Robles.
(~~Anexo detalle~~ carga - 14.500 Kg.)

* **C-130, TC-68**, indicativo **PATO**, **despegó** de CRV a las 09:30 hs., **arribó** a MLV a las 12:15 hs. **Despegó** a las 12:45 hs. y **arribó** a CRV a las 15:10 hs. **Tripulación**: Vcom. Demarco, My. Maclay, Vcom. Speranza, Cap. Martegrena, S, Aux. Farina, C. P. Rulli, S, M, Castillo, S. Aux. Cortés.
(~~Anexo detalle~~ carga - 14.500 Kg.)

* **C-130**, Comandante de aeronave: Vcom. ~~Oscar~~ Domínguez, ~~Piloto~~ My. Enrique Bernardi, ~~Navegador~~ Cap. Miguel Ángel Sisco, Mecánico S. Aux. Lozano y ~~[illegible]~~, C. P. González, Paoloni.

Relato del ~~entonces~~ Cap. Miguel Ángel Sisco
(navegador de Hércules)

"El día 7 de mayo de 1982 despegamos de la Base Aérea Militar Río Gallegos en horas de la mañana (12:40), efectuando una navegación táctica a baja altura GAL-SCZ-Pto. Argentino, burlando los sistemas de radar del enemigo. Aterrizamos en Pto. Argentino con condiciones meteorológicas totalmente marginales y guiados desde tierra por personal de la BAM MLV (15:30), en virtud de que teníamos dificultades para visualizar la pista.

Luego de aterrizar, y mientras manteníamos los motores en marcha, tuvimos que abandonar el avión como consecuencia de una alerta roja porque se aproximaban dos (2) aviones Harrier. Finalizada la Alerta regresamos a Comodoro Rivadavia (16:05) efectuando nuevamente

una navegación rasante ... *n nuestro destino*
con la satisfacción de ha

Nota: En uno de ... **antiaéreos con m** ... **n.**
Ugarte (EAM), ... **ficiales.**

Nuestros Helicópte

Cumplieron ese

1) Un (1) **Bell 2** ... ralladoras
Browning 7,62 ... lo de exploración
y reconocimient ... **ión**: Ten. Ludueña Héctor
(P), Ten. Pinto
marc

2) Un (1) **Bell** ... anterior,
despegó de DF ... reconocimiento
visual, **aterriz** ... Brea
(CP), C. P. Ca ... Gustavo

3) Un (1) **Bell** ... o a las
14:00 hs. para ... hs..
Tripulantes:

El Parte Meteorol

A medida que ... 6:00 hs.
comenzó a reducirse la

Las actividades en

* Arriba de BA ... Grunert,
para recalar instruccio

* Entre la 11:0 ... ofensivo
(ROF) en Malvinas.

Explorac. electrón. sobre mar

C. 130 (TC-70) 7 REV

CAL - 1900 } día 7-V
H24 - 2400

H24 - 0000 } día 8-V
CRV - 0001

TRIP: My. Balzi Ricardo
Cap. Sampietro Sergio
My Vila Orestes
CP. Camino R
CP. Fraire O.
S. Aux Ovejero R
" " Salzano C.
Guerra C
Sarmiento L.

DRW 1300 } X MLU.
DRW 1425

TRIP: 1º Ten. Beltrame Alberto
My Pose Oscar
Prats R
Cantón J.
Alvarez J.
Vera M

H - 91

DRW 1310
DRW 1410 → Otto

... N.
Callejón Diego
→

61

UVW

El día 8 de mayo de 1982

(Sábado)

Los movimientos de la Fuerza de Tareas (Británicas)

El grueso del Grupo de Batalla inglés maniobró en la zona TRALA, sin acercarse mayormente a nuestro archipiélago y mantuvo adelantados al Norte de la Isla Soledad al Destructor Clase 42 HMS Coventry y la Fragata Clase 22 HMS Broadsword, como en días anteriores.

Al Comando argentino le seguían preocupando los movimientos navales enemigos que se realizaban al SO de Malvinas, entre éstas e Islas de los Estados. Hubo indicios ciertos este día (16:00 hs.) de la aproximación de un portaaviones en esta zona.

Asimismo, el otro portaaviones, al E de MLV (radial 090) y a más de 100 millas náuticas lanzó algunas PAC (a partir de las 08:35 hs.) a niveles altos (nivel de vuelo 100/300)

La meteorología en Malvinas

Al amanecer había lloviznas y baja visibilidad (400 mts.). En la mañana nublado; al mediodía mejoró la visibilidad y el cielo estaba parcialmente nublado despejándose por la tarde. Al anochecer volvió la neblina.

Las actividades de la FAS

Con la situación del enemigo descripta y la planificación que su Estado Mayor perfeccionaba y completaba hacía 3 días, la FAS esperaba su oportunidad. Este día tampoco le fue propicio; el enemigo permanecía alejado y sólo incursionaba adentro de nuestro radio de acción en forma esporádica y en puntos distantes entre sí, la meteorología tampoco le permitía libertad de acción. Así la situación, la FAS ejecutó este día:

1) Dos salidas de M 5 (ÁGUILA).Tripulación: Cap. Amilcar Cimatti y el Cap. Higinio Robles, armado con Cñ. y Shaffrir desde BAM GRA; despegó a las 11:45 hs.; tarea: volar sobre las Islas Malvinas bajo control radar a efectos de obligar el despegue de las PACs enemigas, desgastándolas. Versión: tres (3) tanques de 1.300 litros cada uno. La navegación de ida se realizó sin novedad, arribando a las mismas con nivel 270 y sin contacto con el radar Malvinas en VHF. Tal situación obligó a que el radar transmitiera a TWR Malvinas la posición de las PAC y ésta le retransmitía los datos requeridos. Se informó que una de ellas se dirigía hacia la sección por lo que se comenzó a maniobrar para quedar a la cola de la misma, a una distancia de 7 millas y con rumbo general Oeste. El Jefe de sección ordenó probar cañones a su numeral, el que le informó que se le había quedado conectado el

72

E y R

T - 22 LJ 35 A NÁCAR 1

CRV 2215 Mg. Cardozo Roberto

~~CAP. Arquez Miguel~~

CRV ~~2350~~ 2340 Tte. Cercedo Gustavo

C. R. Bazán J.

Callejas R

T - 23 - LJ 35 A TRIP

GRA 1530 Cap. Despierre Jacinto

CRV 1950 Sí Cap. González Osterode Rafael

Indicat. PLOMO Cusmeta J.

Hay otra misión de LJ. que no tenemos el informe de vuelo, pero figura en los resúmenes del esc. FENIX.

Mg Cardozo

Cap. González O. } NÁCAR 1 - DIVERSIÓN

CRV 0106

CRV 0236 } x MLV

→

empobrecedor de tiro y que en consecuencia comenzó a perder altura por la falta de potencia. El guía se limitó a girar en círculos para no perder de vista al 2 y darle protección, ordenándole que eyectara el tanque ventral, el cual se encontraba ya vacío. A los 15.000 pies de altura informó que se había restituido la potencia y comenzó nuevamente el ascenso, proa a Río Grande. A medida que pasaba el tiempo el guía iba comprobando que tenía problemas de trasvase de combustible, lo que le obligó a eyectar los tres (3) tanques externos y declarar su emergencia a la Torre de vuelo de la Base GRA, por tener mínimo combustible, a los efectos de alertar al Helicóptero de la Prefectura Naval para que despegara a su encuentro. Cuando faltaban 75 millas preguntó las condiciones meteorológicas, informándosele que el aeródromo se encontraba con 8/8 de stratus a 50 metros, y además, que el ILS se encontraba fuera de servicio; en ese instante se le prendió la luz de 600 litros (mínimo combustible) y a su vez el numeral notificó que tenía su central giroscópica fuera de servicio (sin datos de horizonte artificial) por lo que el Cap. Cimatti le ordenó formar en "ciega". Realizaron la penetración con VOR e hicieron contacto visual con el eje de la pista, pero muy pasada la cabecera, por lo que tuvieron que dar motor y volver al final para el aterrizaje. en GRA 1320 hs.

2) Simultáneamente el Escuadrón Fénix ejecutaba aproximaciones a las Islas con los Lear Jet, teniendo asignado el mismo objetivo

CARDO - ~~PICO 1~~

OF S/N°: 2 aviones **LR-35**, indicativo ~~MACAR~~; **misión**: diversión; **tripulación 1**: Cap. Buira / Cap. Pane; **2**: 1° Ten. Bianco / Ten. Herrera. **Despegue** de CRV a las 10:15 hs. a vertical Pto. Argentino y regreso a GRA; **arribo** a las 13:25 hs.

OF N° 2034; 2 aviones LR-35, indicativo ~~PICA~~; **misión**: diversión; **tripulación 1**: Cap. Arques / Ten. Cercedo, **2**: Cap. Juri / Ten. Caballero. **Despegue** de CRV a las 14:45 hs. a vertical Pto. Argentino y regreso a CRV; **arribo** a las 17:45 hs.

OF ~~S/N~~°; 2 aviones LR-35, indicativo ~~MACAR~~; **misión**: Exploración y Reconocimiento; **tripulación 1**: Cap. Buira / Cap. Pane; **2**: 1° Ten. Bianco / Ten. Herrera; **despegue** de GRA a las 15:55 hs. a zona "R" y regreso a GRA. **Arribo** a las 18:15 hs.

Sin embargo no se observó reacción operativa del enemigo, por el momento.

Otras acciones

Al filo de la medianoche (01:00) Malvinas informó que dos buques grandes (desde el radial 200° a 12 Km.) efectuaron cañoneo naval sobre el Sector Plata (Radar FAA y alojamiento Moody Brook).

El CAE recibió un mensaje de CFT 5050 (ARA) informando que el ARA *"Somellera"* y ARA *"Bahía Paraíso"*, se dirigían a USU, por lo que no habría estación B y R de superficie por 48 horas.

73

8 de Mayo -

CHINOOK CH-47 C. H-93

DWN	1445	x	1° TTE. GRIFOL Antonio
DWN	1715	MLV.	1° TTE. FERNÁNDEZ Manuel
			PISTONI A.
			CARRA L.
			ALVAREZ J.
			VERA M.

H-91		1er TTE Glaiglschia Horacio
DWN	1420	1° TTE Brower Julio
MLV	1500	White H.
MLV	1505	Lavorato R
DWN	1605	Herrera H.
		Villarreal L.

DÍA 8-V

CRU 1022
GRA 1213

PÚA

OF 2039 (T-22) LOCO II

Arques M	CRU	1435
Cercedo G.	"	1749
Bazán J.		
~~Errazquin C.~~		

En este vuelo se fueron en otro el Interrog.

Sí

(T-22)

Cardozo	CRU	2215
Cercedo	"	2340
Bazán		
Callejas		

Sí

OF 2040 (LV OFV) CARDO I

Buira	GRU	1015
Pane	GRA	1325
Rodha	GRA	1555
	GRA	1815

Sí

(LV ONN) OF 2039 LOCO II

Juri	CRU	1435
Caballero	CRU	1745
Gloger		

Sí

OF 2040 (T-24) CARDO II

Blanco	GRU	1555
Herrera	GRA	1855
	GRA	1025
	GRA	1325

Sí

OF 2041 (T-23) PLOMO

Despiurre	GRA	1530
González	CRU	1950.
Cuscueta		

Sí

OF 2035 TORO

My González	SJU	1005
Cap. Ceaglio	GRA	1217

x Mje N: 296/GE 08-May-82 1920

x Mje. 297/GE. 8 May 19:21 LEÓN

Acosta 1er Ten.	SJU 1520
Redonda Alf.	

A las 1555 se vieron 3 buques de guerra.

NACAR I

My Cardozo	CRU	0106
Cap. González	CRU	0236.

Verificar.

C- 500 E. y R.

8 de Mayo

LV - LZR (casero IV)

EPO 0559 } K Alf MERCANTE Hugo
EPO 1209 } PAL

LV - MZG - (casero II)

EPO 1336 } K Alf Vicente COLLERONE
EPO 1943 } PAL

Boing - 707

TC - [illegible] (CARBON) TRIP

EPO - 0540 V.Com. Muñoz Rodolfo
EPO - 1310 V.Com. Argüelles Joaquín
Zárate N.
Callejón D.
Rivarola M.

Ardid de la FAS

Ante el cañoneo naval nocturno, la FAS intentó un ardid operativo: lanzó desde CRV **(OF Nº 2045)** 2 Lear Jet **LR-35**, indicativo **NACAR**; **tripulación 1**: My. Cardozo / Cap. González; **Nº 2**: Cap. Juri / 1º Ten. Williams / Cap. Glogger (observador aerofotográfico) rumbo a MLV. Despegaron a las 01:26 hs. de CRV y arribaron a las proximidades de la Isla Soledad a las 02:36 hs., simulando ser aviones de combate, observaron los fogonazos y regresaron posteriormente a CRV. Aparentemente consiguieron su objetivo disuasivo pues a las 02:48 hs. cesó el cañoneo naval y nuestro CIC detectó el despegue de una PAC británica que se dirigió a MLV. Lanzó una bengala amarilla y regresó al portaaviones. Esta operación propia de diversión se repitió a las 06:00 hs. (día 9 de mayo); desde Río Grande, **OF Nº 2047**, **tripulación Nº1**: 1º Ten. Bianco / Ten. Herrera; **Nº 2**: Cap. Buira / Cap. Pane y sobrevoló MLV a las 07:15 hs.; fueron perseguidos por PAC (80 millas náuticas de MLV) y regresaron a GRA a las 07:30 hs.

Otros acontecimientos

Se incorporaron al Grupo de Exploración y reconocimiento dos nuevos aviones TS-60 (Aero Star 600) con indicativos:

* en AD Sta. Cruz: *"Platino"*
* en AD Río Gallegos: *"Langosta"*

En el archipiélago

Entre las 09:30 y las 10:30 horas, 2 aviones IA-58, indicativo ZORRO, de BAM Cóndor, efectuaron ROF al Sur BAM MLV (A-502 1º Ten. Fassani; A-509 Ten. Sassone) Arribo S/N.

Dos Cruces

Nuevamente dos C-130 realizaron un cruce riesgoso;

1) **TC-65**, indicativo **LANA**; **tripulación:** My. Véliz / Cap. Villegas / My. Valdecantos / C. P. Segovia / S. A. Tuliani / S. Aux. Puig. **Despegó** de CRV a las 18:30 hs.; **arribó** a MLV a las 21:37 hs. **Despegó** de MLV a las 21:51 hs. y **arribó** a CRV a las 00:15 hs.. **Carga**: 13.750 Kgs. Pax 20.

2) **TC-68**, indicativo **PICO**; **tripulación:** My. Palazzi / Vcom. Sanchotena / S. Aux. Romero / C. P. Torres / S. P. Arevalo / S. P. Sánchez. **Despegó** de CRV a las 18:00 hs. **Arribó** a MLV a las 20:50 hs.. **Despegó** de MLV a las 21:10 hs.; **arribó** a CRV a las 23:45 hs.. **Carga**: 14.400 Kgs. Pax 16.

GPO

9 IV

Relevam. aerofotográfico -

2º vuelo NÁCAR - 2 - Lear Jet

CAP. ARQUES	CAP. MARTÍNEZ Villada J
TEN. CERCEDO	CABALLERO Alfredo
TEN. DOMINGUEZ Oscar	Cº 1º LÓPEZ A.
	Elvira E
	Hernández J.

R. aerof.

GAL 1555

CRV 1720

OF 2044.

Nota de la Redacc. Esta sección NACAR 1 y 2 q' originalm. figuraban en el Planeam. previstas con dicho indicat., x razones q' se desconocen luego volaron con el Indicat. LITRO 1 y LITRO 2

Incluir ruta del Cercedo

Amanecía un día l ... sin variantes positivas en la meteorología ... cubriéndolo hasta su límite Este, existía ... ones aisladas aunque intensas, que reduci

En los aeródromos de

La situación meteor

La situación en la ma

La información obt ... os nocturnos (cañoneo/PAC) inducían a ... sk Force se lanzaría sobre el archipiéla ... elicópteros a Darwin, y de avistajes (r ... arentemente lanchones de desembarco). ... les en radial 170° de MLV y a 15 millas

Alerta de la FAS

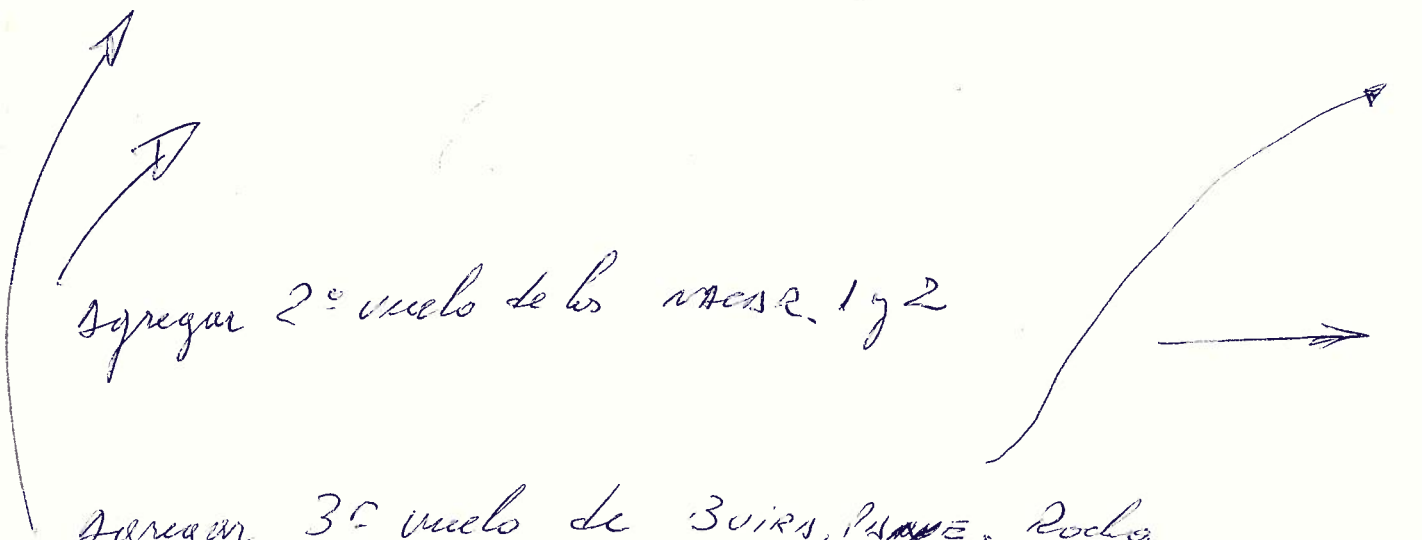
A las 02:35 hs. el Cdo. de la FAS ordenó el alerta de 12 aviones A4 B de BAM GAL y 8 aviones A4 C de BAM SJU, mientras pulía la planificación detallada de sus salidas. Había previsto también la operación de un OCAT en vuelo que dirigiría las operaciones aéreas sobrevolándolas inmediaciones occidentales de MLV ~~y que~~ quien tenía autoridad para modificar los objetivos (u horarios) de las misiones lanzadas desde el Cdo. FAS

A las 05:10 hs. MLV informó que había un buque entre los radiales 080/090, otro entre 190/200 y muchas barcazas a unos 10/15 Km. al Sur de la costa a las altura de Pto. Fitz Roy. Se alertó entonces a un KC-130 a partir de las 06:30 hs. y se planificó el punto de reabastecimiento aéreo (50° 00' S / 65° 00' W) para las escuadrillas alertadas.

Se dio la orden de alerta para los M-III en CRV a 15 minutos a partir de las 07:30 hs.. A las 05:55 hs. Malvinas nuevamente informó que los ecos anteriores habían desaparecido pero confirmó dos ecos seguros en radial 170° acercándose aparentemente para un nuevo cañoneo naval sobre Pto. Argentino. El enemigo, sin dudas, estaba efectuando engaño electrónico sobre el radar Malvinas y, además serias interferencias sobre el mismo, que por momentos cegaban sus pantallas.

Agregar 2º vuelo de los NACAR 1 y 2

Agregar 3º vuelo de BUIRA, PANE, Rocha
ya está en la pág. 67



La FAS tantea

A las 06:25 hs. despegó de GRA la primera misión diurna de diversión (y exploración) con aviones LR-35 que tenían por objetivo hostigar (con su presencia y accionar electrónico) al enemigo y detectar su ubicación y reacción. Era la misión 2047, dos (2) LR-35, indicativo PICO, tripulación Nº 2: Cap. Buira, Cap. Pane. PICO Nº 1: 1º Ten. Bianco, Ten. Herrera; despegaron de GRA a las 06:25 y se dirigió al archipiélago hasta 80 millas náuticas de Pto. Argentino. En esta posición el CIC MLV les ordenó regresar pues tenían en pantalla una escuadrilla de Harriers que se dirigían a interceptarlos. Así lo hicieron, los Harriers los persiguieron por 30 millas náuticas y abandonaron. Los PICOS ascendieron a nivel de vuelo 400 y regresaron a GRA aterrizando a las 08:10 hs.

A las 10:06 hs. despegó de SJU la misión (OF Nº 2049, 2 LR-35, indicativo PEPE; tripulación 1: My. González, Cap. Ceaglio; PEPE 2: 1º Ten. Acosta, Alf. Redonda, con el mismo objetivo, con ruta GAL - MLV. A las 10:30 hs. a nivel de vuelo 350, hizo contacto con radar MLV, en posición 51º 30' S / 58º 30' W. En esta posición el numeral 2 alertó sobre la presencia de una estela. Se abrió la formación (iniciando un descenso) y observaron el pasaje de dos misiles con una trayectoria casi horizontal. El CIC MLV no tenía en pantalla ningún móvil aéreo por lo que se estima fue un misil antiaéreo lanzado desde algún buque (Coventry / Broadsword). Descendieron bruscamente y regresaron a GAL donde arribaron a las 12:57 hs.

Posteriormente, a las 11:45 hs. ingresó al área MLV la misión OF Nº 2044, indicativo LITRO 1; tripulación: Cap. Arques / Ten. Cercedo. Indicativo LITRO 2: Cap. Martínez Villada / Ten. Casado / (Fot.) Ten. Domínguez. Había despegado de CRV a las 10:10 hs.. Meteorología: Bajo mínimos (aeródromo cerrado). Se realizó un despegue por instrumentos (sólo se veía la línea central de la pista). Alcanzaron tope y le informaron al 2 para que despegue. Finalizado el mismo, el 2 entró en emergencia del tren de aterrizaje; todos los aeródromos están cerrados, excepto Río Gallegos que estaba habilitado sólo para vuelo por instrumentos. Le formaron para verificar la falla y luego el 2 se dirigió al aterrizaje. El 1 siguió hasta Malvinas. Bloquearon la antena de Pto. Argentino con nivel 400, bajo control de radar, poniendo luego rumbo 90º alejándose aproximadamente 30 millas, cuando de pronto el radar les ordenó regresar lo más rápido posible; iniciaron un viraje por derecha, cuando el operador les urgió que aceleren el viraje, cerrando todo lo que les fuera posible. En ese momento el 1º Ten. Domínguez que iba como observador vio pasar un misil antiaéreo muy cerca de la punta del plano. Perdieron altura y regresaron rasante a Río Gallegos, pues CRV estaba todavía cerrado para toda operación. Durante el viraje escarpado habían colocado más de 60º de inclinación y perdieron 4.000 pies. El avión regresó a SJU y aterrizó a las 13:10 hs.

Los Fénix de GRA cumplirían una nueva misión (mismo objetivo) la 2050 (PUA); tripulación Nº 1: Cap. Buira, Cap. Pane / Nº 2: 1º Ten. Bianco, Ten. Herrera, despegando a las 10:25 hs. e ingresando a MLV a las 11:35 hs. a nivel de vuelo 400; el Nº 2 se vuelve por Técnica, el Nº 1 sigue a MLV y es perseguido por PAC la cual se acercó hasta 30 millas náuticas, regresando a GRA a las 12:14 hs.

Del análisis de estos vuelos el Comando de la FAS apreció:

1) Que existían buques misilísticos / piquete radar en:

a) Radial 330° a 30/40 millas náuticas de Pto. Argentino
b) Radial 215° a 20 millas náuticas de Pto. Argentino

2) Que la meteorología en Malvinas (Pto. Argentino) mejoraba significativamente; a las 12:45 hs. se veía el sol ~~y existía~~ Con bruma sobre Pto. Argentino.

La FAS intenta golpear

Sin embargo, el Cdo. FAS no sabía que esta mejoría se daba sólo en las inmediaciones de Pto. Argentino, el resto del TO permanecía, en realidad, en condiciones bajo mínimo. Pero era tanto se celo que alrededor de las 12:00 decidió realizar un ataque a estos objetivos navales detectados, aunque sin mayor precisión de blanco y así:

Hawker-Sidely

1) 12:48 hs. decoló **HS-125 - J50B**- OCAT (CHITRO) HS-125; **tripulación**: Ten. Poggi / Alf. Mariani / S. P. Acosta - OCAT - Vcom. Quiroga que controlaría la operación **OF N° 2501**. No tenemos nada de esto

2) 13:00 hs. decoló de SJU **(OF N° 1174)** la escuadrilla **TRUENO**, aviones A4 C con una bomba de 1.000 Lbs. cada uno; **tripulación**: Cap. Garcia, Ten. Farias, Ten. Casco, Ten. Issac, Gerardo Jorge Jorge Jorge

3) 13:43 hs. decoló de SJU **(OF N° 1175)** la escuadrilla **PUMA**, 4 aviones **M 5**; **armam** ... ky / 1° Ten. Senn / Cap. Raúl. Díaz 1° Ten. C ... Jorge

que transp. Mat. y Pers.
Escucha tráfico en inglés con acento estadounidense en la frecuencia principal.
Coincide con el vuelo del día anterior, sólo q' el Mje. salió el 9-

4) 13:4 ...), con la **misión** de diversió ... as 15:25 hs.. **Tripulación** **N° 1**: C.

5) 14:3 ... 3 aviones **A4 C**; **armam** ... Ten. José Vázquez / Ten. Ricardo Lucero.

6) 14:50 ... aviones **A4 C**; **armam** ... Daniel Paredi. SJU 1430 - SJU 1730 x MLU

7) 15:10 ... 4 aviones **M 5** y 2 BRP; **tripulac** ... urre. SJU 1500 - SJU 1700

Además ... abastecedores) en espera de los A4 C y ... TO, MARTE) hasta las 18:15 hs. NAT ... omandante de aeronave: TC-70- My. Ricardo Bolzi, 2° P ... ánico: C. P. Camino, 2° Mecánico: C. P. ... zano. MARTE arribó ~~en~~ a CRV a las 17:4 ... GUERRA C. SARMIENTO L.

Pero el rédito de este digno esfuerzo fue nulo, incluso desventajoso, pues:

1) La Escuadrilla **TRUENO**: (A4 C) Tuvo problemas (1 y 4) en el trasvase de combustible. Por lo tanto reabastecieron el 2 y el 3 que continuaron su ruta al objetivo fijado. El 1 y el 4 regresaron y arribaron a SJU a las 15:08 hs. En proximidades del archipiélago, la sección remanente formada por los numerales 2 y 3 , volaba sobre la inmensa capa de nubes. Estos dos héroes, ejemplo de exceso de celo en el cumplimiento de su misión (Nº 3: Ten. Casco. Nº 2: Ten. Farias) iniciaron el descenso, en formación cerrada, e hicieron contacto con las olas sólo a 10/15 mts. de altura (techo de las nubes) y siguieron su rumbo ~~en esas direcciones,~~ con lloviznas aisladas y bancos de nieblas que los obligaban a aferrarse mutuamente en busca de su presa, que no encontraban; preguntaron al OCAT (14:40 hs.) mayores datos sobre la posición del buque, no veían las Islas, no tenían enlace (ni estaban en pantalla) con el radar MLV. El OCAT les informó que estimaba el objetivo se encontraba más al Este. Y allí siguieron, rasante... hasta que se estrellaron en las estribaciones de las Islas Salvajes, no muy lejanas del lugar donde operaba su OM, el D-42 HMS "Coventry".

2) La Escuadrilla **PUMA**: (M 5) Tripulación: My. Sapolsky, 1° Ten. Senn, Cap. Díaz y el 1° Ten. Callejo. Blanco asignado: Objetivo naval. Despegó de SJU con condiciones meteorológicas adversas, lo cual le obligó a atravesar la capa de nubes apenas despegó y reunirse sobre tope en ruta. En Malvinas encontró las mismas condiciones meteorológicas e inició el descenso entre nubes (los 4 aviones en formación cerrada) y al no hacer contacto visual, lo suspendieron a los 800 pies (270 mts.) sobre MLV, la sección numeral perdió de vista a la sección guía debido a la densidad de las nubes. Se mantuvieron en este nivel desgastante, tratando de hacer enlace en dos oportunidades con el CIC MLV, sin lograrlo. Estimando 15 millas náuticas pasando Islas Salvajes, el Jefe de Escuadrilla decidió regresar.

Al hacer enlace con el OCAT este les impone de la situación y escuchan las comunicaciones de la Sección TRUENO, a la que trataban de asignarle un nuevo OM. También escucharon la salida de la Escuadrilla JAGUAR. En SJU, la sección numeral realizó entrada por instrumentos en formación cerrada, aterrizando primero el numeral y luego el guía, mientras la sección guía esperaba para hacer idéntico procedimiento. arribando a San Julián a las 15:25 hs.

3) La Escuadrilla **CÓNDOR**: (A4 C) También esta escuadrilla, a 40 millas náuticas de Cabo Belgrano y volando entre nubes a 500 pies, con lluvia torrencial y visibilidad cero; en formación ciega (3 aviones), su Jefe decidió regresar y lo comunicó al OCAT (15:26 hs.), arribando a SJU a las 16:45 hs.

4) La Escuadrilla **JAGUAR**: (M 5) En las mismas condiciones meteorológicas, esta que volaba a nivel de vuelo 240 sobre tope, hizo enlace con radar Malvinas pidiéndole estado meteorológico (debía atacar Objetivo naval al SE de Pto. Argentino, junto a las escuadrillas Cóndor y Fortín), e instrucciones para el descenso. Pero el CIC fuertemente interferido y sufriendo aún los resultados del cañoneo naval matutino, no consiguió ubicar a esta escuadrilla en su pantalla por lo cual su Jefe, estimando estar ya sobre el archipiélago (15:50), decidió no descender y regresar a su Base, SJU, donde aterrizó a las 16:15 hs..

5) La Escuadrilla **FORTÍN**: (A4 C) A esta Escuadrilla (mismas condiciones) ya sobre el archipiélago, le fue ordenado regresar por orden del Comando de la FAS, retransmitida por el OCAT. Aterrizó en SJU a las 17:00 hs.

Nuestros helicópte

Cumplieron ese

1) Un (1) **Bell 2** ametralladoras Browning 7,62 m de exploración y reconocimiento v Ten. Vergara (P), Ten. Sánche). y Quiñonez, S.

2) Un (1) **Bell 21** el anterior, **despegó** de Darv **, aterrizando** en Pto. Argentino (CP), C. 1° López (M), y C.

3) Un (1) **Bell 21** a las 16;00 hs., para cumplir una arwin a las 17:30 hs.. **Tripu** (M), C. P. Gómez (OP), C.

4) Un (1) **Bell 21** os anteriores, **despegó** de P las 17:00 hs.. **Tripulantes:** Ten López R. (OP).

5)
CHINOOK CH-47C (H-93)
My. Posse O
1-TEN Beltrame Alberto DWN 1500
Capra L DWN 1630
Pistoni A.
Álvarez
Vera

6)
CHINOOK CH-47C (H-91)
1er Tte Fernández Manuel
1er TTE. Grifol Juan Antonio DWN 1245
Fernández R MLV 1315
Lavorato R
Herrera H MLV 1415
Villarreal L DWN 1445

Balance del día

Al finalizar este [illegible] la capacidad enemiga, aunque sí demostró su enorme voluntad de lucha, el esfuerzo realizado era:

- 7 salidas de diversión
- 2 salidas KC-130
- 1 salida OCAT HS-125 - 700 B
- 8 salidas M 5
- 9 salidas A4 C

27 salidas totales de las cuales se había perdido por accidente:

* 2 A4-C y sus respectivos pilotos

Otros sucesos

El Narwal

Cuando nuestro pesquero Narwal se encontraba navegando en 52° 45' S y 58° 02' W, fue atacado por dos aviones Sea Harrier (Flt. Lt. Morgan y Lt. Cdr. Batt) con bombas y cañones y luego, cuando parte de su tripulación había abandonado el buque, fue abordado por un helicóptero (Lt. Cdr. Pollok del 846 Sqdn. Hermes) y capturado por personal de comandos. El Narwal se hundió al día

siguiente mientras se lo remolcaba. Entre los prisioneros (25 en total), uno ~~había~~ fallecido y doce ~~estaban~~ heridos.

Veamos el relato de su maquinista el Sr. Feliciano Miño:

"En ~~el~~ mar del Plata subió un oficial de la Armada, creo que de inteligencia, nosotros no lo supimos hasta que comenzó el ataque, allí recién se identificó. Nosotros íbamos en apoyo de algún eventual salvamento, o simplemente, (estimo) para observar los desplazamientos bélicos en la zona, éramos un total de 24 hombres plenamente consustanciados en la tarea de hacer algo por nuestra Tierra, queríamos que nuestros hijos estuvieran al margen del yugo impuesto por los piratas ingleses. Todos sabíamos que nos jugábamos la vida en la Empresa, lamentablemente se perdió una vida y muchos heridos. A nadie escapa que durante la guerra cayeron muchos de nuestros soldados, pero también hubo bajas entre la población civil, que de una manera u otra hacía lo suyo contra el enemigo. De los nuestros cayo Omar Alberto Rupp, el contramaestre que murió sin conocer a su hijo, ya que su mujer tuvo familia cuando navegábamos. Llevaba un triciclo a bordo como regalo para el pequeño, y, al momento de morir, nos pidió que cuidáramos de su familia. Murió en la cubierta con la pierna izquierda destrozada por la metralla de los aviones."

"El oficial de marina se identificó como Juan Carlos González, y, gracias a él pudimos salvar la vida. Esa mañana estábamos navegando y, si se podía, pescábamos algo, estábamos cerca de la flota inglesa, escuchábamos los cañonazos. Ese Domingo 9 de mayo, eran aproximadamente las 09:00 hs., estaba lluvioso y frío, con mar 6 ó 7, medio agitado, y descansábamos mientras navegábamos pero siempre alertas; de pronto, se sintió un impacto en la popa, que atravesó varios compartimientos y en el camino hirió gravemente a Omar que se hallaba en el taller de electricidad."

"El Narwal era un buque de 350 toneladas, de 60 metros de eslora y 17 de manga; un barco chico. Yo estaba en la cucheta cuando nos impactaron, creo que fue un misil, enseguida comenzó el griterío, y después de un instante de zozobra lo vimos a Rupp gritando, con una pierna menos. El enfermero Gómez hizo las primeras curaciones, pero era imposible hacerle un torniquete para parar la hemorragia, dado que la pierna había sido arrancada casi desde la ingle. Le dieron morfina para atenuar el sufrimiento y alguna bebida, pero debía de ser insoportable."

"Estuvo unos 40 minutos en cubierta, a pesar de que los aviones ingleses continuaban pasando y tirando. Nosotros no teníamos ningún arma para defendernos, era tanto nuestro miedo, que algunos nos metimos en la cocina y cubrimos nuestras cabezas con las ollas. Una cosa es contarla, y otra es vivirla."

"Yo me quedé sin aceite para la máquina pero seguíamos igual, quedé a cargo de la máquina y paré el generador cuando comenzó a entrar el agua, estaba con Wens y era lo único que podía hacer. De mis compañeros del Narwal, recuerdo a Busseti, Carballo, Dominguez, Esquivel, Fabiano, López, Lucaiolo, Ferrero, Fulgenzi,

García, Solca, Gómez (Juan y Norberto), Merino, Reinoso, Rodríguez, Zaragoza, Zelasco, los uruguayos Chandot y Jesús Morales, y el paraguayo Waguita. Tratábamos de tapar los orificios más grandes con lo que podíamos, era imposible achicar normalmente, las balas seguían atravesando el barco, pero flotábamos."

"Ya se había dado la orden de abandonar el barco, éramos un blanco fijo y los aviones no cesaban en su afán de destrozarnos, aún a sabiendas que no teníamos con qué responderles; me acuerdo que me lancé a una balsa con unos compañeros y allí apareció ese maldito avión, nos ametralló impiadosamente, de milagro no nos mató a todos, pero la balsa, de caucho, se hundió en segundos. Algunos trataban de desarmar las puertas para usarlas como flotantes, había peligro de tiburones ya que es una zona donde habitualmente se pueden encontrar. Éramos una docena de heridos, yo sufrí el impacto de las esquirlas de la metralla en el ojo y la mano izquierda; a Zaragoza lo hirieron en la columna, y aún tiene la esquirla."

"Minutos más tarde aparecieron aviones y helicópteros Sea King. Pero ya no nos ametrallaron, los primeros aviones, luego del ataque inicial nos ordenaron por radio variar el rumbo, pero no les hicimos caso, estábamos en aguas argentinas y nadie nos podía hacer cambiar el curso, después de varios ataques quedamos al garete, ya no podíamos hacer más nada. Estábamos sin timón, sin radio y con peligro de hundirnos en cualquier momento ante un nuevo ataque."

"Ametrallaron un generador auxiliar que pusimos en cubierta para tener luz y atender a los heridos, ya no había nada que hacer. Los ingleses nos rescataron luego de estar unos 2h minutos en el agua tratando de mantenernos a flote en medio del agua que estaba muy fría, con una lluvia que nos calaba hasta los huesos. Yo fui el segundo al que rescataron los helicópteros, yo vi que en un costado decía USA, ya tenía muy poca visión por las heridas; nos llevaron a un barco y, posteriormente al Invencible."

"Allí nos atendieron muy bien, la enfermera era de primera, allí estuvimos cuatro compañeros, parecía otro mundo, nos dieron cigarrillos, buena comida y excelente atención médica, inclusive vimos algo de TV."

"Los ingleses se asombraron cuando pedimos elementos para higienizarnos, cepillos de dientes y maquinitas de afeitar, igual pasó con el tema de los cubiertos, pensaban que éramos indios, después nos trataron con mayor deferencia. Diez días más tarde (luego que me operaron la mano izquierda), nos trasladaron al buque hospital Uganda, y de allí a Montevideo, en el barco Hecla, de allí a Buenos Aires en el aviso Piloto Alsina el 3 de junio."

9-V

Expl.

Hay otro vuelo del (TC-78) (TTAN), en el mensaje 2737 del 9-V. No tenemos planilla

EPO 0700
VIE 1130
EPO 1424.

LR-25 (LV-OEL) Explorac.
(Casero V) EPO 0630
[illegible]
EPO 1215.

TRIP: Alf. Pignato.

C-500 (LQ MRM) (Casero III)
EPO 1400 Aparece por Mje 2721
PAR 1606 [illegible].

Helicóptero derribado

Un Sea Dart del HMS Coventry derribó a un PUMA (HELO) de nuestro Ejército, al Norte de Puerto Argentino, que se dirigía en B y S del Narwal.

Los Neptune (ARA) fuera de servicio

La FT 80 informó que sus aviones Neptune estaban fuera de servicio y, por lo tanto no ejecutarían más operaciones de exploración y reconocimiento.

Los Pucará de la BAM Cóndor

Dos IA 58 (Cap. Vila / Ten. Gimenez) (A-502 y A-509) despegaron de BAM Cóndor en ROF (reconocimiento ofensivo) sobre Pto. Howard (horario: 08:00 a 10:00 hs.) y, a pesar del mal tiempo (50 metros de techo y muy baja visibilidad) recorrieron la zona sin encontrar objetivos durante 0130 hs., regresando a su base. Uno de estos IA 58, el A-502, aterrizó en Base Calderón con inconvenientes en el aterrizaje (hundió rueda de nariz en el barro).

Este día BAM Cóndor recibió los misiles SAM 7 que reforzarían su defensa antiaérea.

Fuego naval sobre Puerto Argentino

A las 22:10 hs. dos buques británicos efectuaron fuego naval sobre zona AD MLV. Efectuaron 4 salvas y se alejaron.

LMN

Día 1

La situación

El enemigo realizó el 10 de mayo d

1) Sus esfuerzos terrestres (anfibios
seguían arribando al TOAS ya sea
pacífico - Cabo Hornos (especialme

2) Cañoneo naval (reducido) al arch
posiciones en M. Brook sin consecu

3) El grueso de la Task Force se mar
propio, adelantando algunas fragatas

La meteorología seguía adversa a las

La FAA, a través de su Comando A
exploración cercana y lejana, a cargo de su g

1) **F-27, TITÁN**, zona BRAVO, des
hs, **tripulación**: Drigatti, Vcom. Ben

2) **F-27, BOLSA 2**, zona DELTA,
11:30 hs., **tripulación:** My. Nuñez,

3) **B-707, CARBÓN, MONO** 45° 12' 37

* **TEPE**: 42° 17' S / 37° 28' W
despegó de EPO a las 06:50 hs. del 10 de
Lución, Oviedo, Díaz.

* **LIMA**: 41° 43' S / 38° 38' W
arribó a EPO 10 de mayo.

* **RETO**: 40° 40' S / 41° 00' W
* **LATA**: 45° 43' S / 38° 37' W
* **BONO**: 42° 42' S / 36° 17' W
* **PIPA**: 40° 00' S / 36° 00' W

4) **C-500, LV-LZR, CASERO IV**, zona ALFA.
Despegó de EPO a las 07:00 hs., **arribó** a EPO a las 13:20 hs.

Amerigual I.
NOBLE G.
Rivarola, M.

Hfp: H24 = 00.00 hs
Am. CRV = 03.15 hs

5) **C-500, CASERO** 2, zona ALFA. LV-MZG

Despegó de EPO a las 13:51 hs., **arribó** a EPO a las 19:57 hs.

Alférez COLLERONE, Vicente

Para las 14:20 hs. la información ~~-COE-~~ que poseía nuestro Comando respecto a la Task Force era:

1) *Invincible* + 1 F-21 en 51° 00' S / 55° 30' W
2) 2 fragatas o similar en 52° 00' S / 55° 00' W
3) 2 fragatas o similar en 55° 30' S / 61° 00' W
4) 4 fragatas o similar en 54° 30' S / 56° 00' W
5) 5 fragatas + 5 LCU en 50° 00' S / 58° 00' W
6) *Hermes* en 52° 00' S / 52° 00' W, rumbo 90° en marcha muy lenta remolcado y/o acompañado por 5/6 buques.
7) Un buque petrolero tipo *Plumleaf* en 32° 00' S / 36° 00' W

NO verificar n° de Fragatas en cada renglón

Otros sucesos

~~El ARA Isla de los Estados~~

Este buque que llevaba armamento municiones y combustible a la guarnición Darwin (desde Pto. Argentino) y se encontraba en tareas de transporte entre Caleta King (Isla Soledad) y Pto. Howard (Gran Malvina) al mando del T/N Payarola, perdió contacto radial con Malvinas a las 22:30 del 10 de mayo de 1982. Fue hundido (según el Reino Unido) por fuego naval de HMS Alacrity que patrullaba el Estrecho en rastrillaje antiminado (?) aunque el buque Forrest informó que el buque hundido apreciaba haber sido atacado desde tierra por efectivos en proximidades de Shang Cove (10 Km. al Sur de Howard, Gran Malvina)

Helicópteros de F. A. A.

Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **PATO**, **armado** con 4 ametralladoras Browning 7,62 mm.; **despegó** de Darwin a las 09:50 hs. para hacer ~~un~~ traslado de material y reabastecimiento de la ROA, **aterrizando** nuevamente ~~allí a las~~ DWN 11:30 hs. **Tripulación**: Ten. Sánchez (P), Ten. Brea (CP), C. 1° Palacios E.(M) y Quiñones S(OP).

Apreciación de la FAS

La FAS apreció, al final de este día que el dispositivo enemigo obedecía a un esquema netamente defensivo por parte de la Task Force, con sus portaaviones alejados y sus piquetes radar adelantados en tareas de alerta temprana. Con respecto al petrolero grande se estudió un ataque a llevar a cabo oportunamente con aviones MK-62 y C-130. Poco a poco se fue confirmando el tránsito naval enemigo (de refuerzo) entre Islas Ascensión y el TO. Ya el día 11 de mayo se poseía información confirmada sobre la posición del Buque Hospital HMS *Uganda* en 48° 35' S / 48° 58' W y probablemente el HMS *Atlantic Conveyor* en 39° 53' S / 35° 44' W. Nuevamente la FAA no

encontró blancos dentro de su radio de acción excepto para sus MK-62 y transportes de largo alcance, a los cuales la FAS en enlace con el CAE volcaba ahora su interés para tareas de interdicción. Además, en la ZET continuaba el mal tiempo (techos bajos y escasa visibilidad)

Este día, el Comodoro Mendiberry, (oficial de inteligencia del CATOM) escribía en su diario de guerra: *"indicios de desembarco en área de Puerto San Carlos y establecimiento San Carlos. No se confirman."*

RST

Día 11 de mayo de 1982

(Martes)

Las actividades en el TOAS

A las 05:25 hs. dos unidades de superficie británicas ejecutaron cañoneo naval sobre Puerto Argentino.

Posteriomente, el CTOAS informó que el submarino ARA *San Luis* que operaba en la zona de exclusión total, lanzó torpedo sobre línea de destructores e informó falla por el sistema de guiado de los mismos. Asimismo el CTOAS informó que *"por fallas del sistema de armas"* de dicho submarino *"se ordenó su repliegue"* a Puerto Belgrano. Lo mismo que el otro submarino ARA *Salta* que fue a Mar del Plata.

~~Harriers sobre Darwin~~

~~Por otro lado,~~ A pesar de la mala meteorología en la Isla Soledad, a las 09:30 hs., el radar de Darwin detectó dos Harriers que se acercaban desde el SE. Nuestra A. Ae. abrió fuego sobre los mismos, los cuales abortaron su ataque, lanzando sus bombas fuera del objetivo y se alejaron.

Nuestros vuelos de Exploración y Reconocimiento

El Grupo de Exploración y Reconocimiento había planificado para este día las siguientes salidas de exploración lejana:

* **CASERO 3, C-500, LQ-MRM**, zona ALFA, **despegó** de EPO a las 07:04 hs., **arribó** a EPO a las 13:15 hs. ~~Tripulación (P)~~ **Tripulación:** Cte Inspector Diaz,

* **CASERO 5, (LR-25)**, zona ALFA, **despegó** de EPO a las 13:30 hs., **arribó** a EPO a las 19:18 hs.. **Tripulación:** ~~Salotti, Mariano~~, Pignato, Roberto. (P) Salotti, Mariano

* **TITÁN (TC-71)**, zona BRAVO, **despegó** de BCA a las 08:50 hs., ~~arribó a BCA a las~~ 17:10 hs,. **Tripulación:** Rodríguez 3, Vanden H., Docters E., Campelo A..

* ~~CARBÓN~~, **(TC-92)**, zona DETECCIÓN, **despegó** de EPO a las 05:30 hs., **arribó** a EPO a las 13:50 hs.. **Tripulación:** Muñoz R., Conte M., Blazek C., Salvador A., Bonorino A..

Además existían en apresto para tareas de Búsqueda y Salvamento desplpegados donde se indica, los siguientes medios ~~de Búsqueda y rescate permanentes~~:

* ~~Centro~~ CRV: 2 F-27
1 Twin Otter
1 B-212 (Helicóptero)

* ~~Centro~~ TRE: 1 H-500 (Helicoptero)

* ~~Centro~~ SCZ: 1 H-500 (Helicoptero)

* ~~Centro~~ SJU: 1 B-212 (helicóptero)
1 H-500 (")

* ~~Centro~~ ADO: 2 S-61 (Helic.)
3 MB

* ~~Centro~~ GAL: 1 B-212 (Helic.)

Busqueda y Rescate sobre Mar

T-27 TC-73 TITAN 1

TRIP.

Vcom Benavente, Jorge
My Drigatti, Rodolfo
Cº 1º Simón M.
Herger R.

E y R.

L.J. 35 A (LV-ONN) (CONDE 1)

OF 2058. GRA 0750 } x
GRA 1040 } MLV.

~~Sondeo ataque~~

CAP. Bivra Antonio
" Pane Carlos
Cº 1º Rocha D.

E: 9:00
J: 13:00

vez atrás del vuelo de la tarde

xploración y R. Con radar ~~[illegible]~~

T-43 BOLSA 2

. Agnoletti Juan Carlos
. SALAS Carmelo
LAMAS G
Gonzalez H

(T-24) (CONDE 2).

1º TTE Bianco Eduardo } misma orden
TTE. Herrera Luis. } DEP y ARR.

OF. 2059. (T-24) LEÓN

TTE Herrera Luis GRA 1130 } x
1º TTE Bianco Eduardo GRA 1340 } MLV
Cº 1º Rocha Dardo

Ir

est
ZE
inc

At

avi
Her
10:

liversión (simulando REV) con dos
p. Pane; Nº 2: 1º Ten. Bianco, Ten.
07:50 hs. y arribaron a GRA a las

-35 A (LEON). 1º Ten. Bianco /
ron a GRA a las 13:40 hs.

~~3 horas) para una posible operación~~

Estas salidas no produjeron resultado alguno pues no despegó ninguna PAC en el TOAS ni se avistó ningún buque enemigo.

Nueva Bomba para los Halcones

El Comando FAS decidió equipar a los aviones A-4 [illegible], que usaban los aviones [illegible] habían realizado los estudios [illegible] vuelo y lanzamiento que [illegible] empleo para la primera oportunidad [illegible]

Misión: Adiestramiento, tiro y bombardeo Horizontal bajo nivel con armamento de Guerra

Aeronave A4B C-206

1º Tte GAVAZZI, Fausto

GAL: 13:15
GAL: 14:00

Del Diario de G[illegible]

Dice el Diario [illegible]

- Medidas ac[illegible]

** Exploració[illegible]*
** Ocupación[illegible]*
** Exploració[illegible]*
** Establecimiento Punto Apoyo sobre costa frente Isla Oeste.*
** Efectivos Bahía Howard rastrillarán dos peninsulas que cierran acceso dicha Bahía y establecerán puesto alarma.*
**Previsto operar con medios aéreos zona si condiciones meteorológicas lo permiten.*

IJK

Dia 12 de mayo de 1982

(Miercoles)

La Situación

Se iniciaba un nuevo día y con él la esperanza de que mejoraran las condiciones climáticas aunque todo el TO continuaba edntro de una masa de aire cálido, estática, que producía techos mínimos con nieblas, lloviznas y bruma. El Comando de la FAS estaba listo para reaccionar apenas el enemigo aeronaval fuera detectado con precisión y oportunidad. Los vuelos de Exploración y Reconocimiento lejanos y cercanos estaban previstos con este fin, lo mismo que los ataques de diversión, los cuales, en forma intensa se ejecutaron al comienzo de este día.

El Escuadrón *Fénix*

El Escuadrón *Fénix*, desde hora temprana, comenzó a ejecutar con 10 (diez) aviones LR-35 A, las siguientes operaciones:

1) OF Nº 2063, 2 aviones LR-35, indicativo ~~BARCO~~ BAGRE, **despegaron** de CRV a las 07:30 hs. a 48° 45' S / 61° 58' W, con nivel de vuelo 300 con posterior descenso a nivel de vuelo 20, retorno a bajo nivel hasta 30' y ascenso a nivel de vuelo 200 a GRA. **Arribaron** a las 10:00 hs.. **Tripulación Nº 1**: Cap. Arques, Alf. Miranda; Nº 2: Cap. Martínez, Cap. Despierre.

2) OF Nº 2063, 2 aviones LR-35, indicativo ~~BARCO~~ CARDO, **despegaron** de CRV a las 07:31 hs. a 49° 00' S / 67° 30' W, con nivel de vuelo 300 hasta 50° 18'S / 62° 40' W, posterior descenso a nivel de vuelo 20 y retorno por 20' con rumbo 280°; luego ascenso y **aterrizaron** en CRV a las 09:50 hs. **Tripulación Nº 1**: ~~Cap. González, 1° Ten. Ronconi; Nº 2: Mr. Jurí, 1° Ten. William~~.

3) OF Nº 2064, 2 aviones LR-35, indicativo LEON, **despegó** de CRV a als 07:09 hs. con nivel de vuelo 300 a 51° 12' S / 67° 12' W, posterior a 51° 20' S / 63° 00' W, viraje descenso a nivel de vuelo 20 y **aterrizó** en CRV a las 10:17 hs. **Tripulación**: Vcom. de la Colina, My. ~~Falconier~~.

4) OF Nº 2065, dos aviones LR-35, indicativo CONDE, **despegaron** de SJU a las 07:45 hs. a 52° 15' S / 67° 40' W, con nivel de vuelo 300, posterior a 52° 14' S / 62° 55' W, descenso y retorno a nivel de vuelo 20 a SJU en donde **aterrizaron** a las 09:41 hs. **Tripulación Nº 1**: Cap. González, Cap. Ceaglio; Nº 2: 1° Ten. Acosta, Alf. Redonda.

5) OF Nº 2066, 2 aviones LR-35, indicativo FUEGO, **despegaron** de GRA a las 07:45 hs. a 55° 00' S / 64° 50' W, con nivel de vuelo 150 hasta 54° 50' S / 61° 10' W, y ascenso a nivel de vuelo 300 a 54° 40' S / 60° 35' W, luego descenso a nivel de vuelo 20 y regreso a GRA a las 09:45 hs.. **Tripulación Nº 1**: Cap. Buira, Cap. Pane; Nº 2: 1° Ten. Bianco, Ten. Herrero.

94

KC-130 TC-70 REV

GAL: 8:25 } 1º vuelo
GAL: 10:40 }

GAL: 12:00 } 2do vuelo
GAL 15:40 }

Tripulación

Vcom	Cano Alfredo	SAux	Fattore E.
Cap.	HRubik Juan C.	SA.	Molina N
Mty	Torielli Carlo	S	Guerra C.
SM	Giliberto S	SP.	Cancraca R
SM.	Aguirre G.		

Este día los L-R 35 realizaron los sig. vuelos (no colocamos los indicativos porque no están claros).

T-22 C

1) Despierre J. CRV 0720 } x
Martínez J. CRV 0950 } MLU
Bazán J.

2) Despierre J. CRV 1405 } x
Martínez J CRV 1640 } MLU
López A.

T-23

1) CAP. González Osterode Rafael CRV 0705 } x
CAP. Roncoli Carlos CRV 1025 } MLU
Cisneros J.

T-23

Roncoroni C
González Ortiz R (3220) CRU 1400
Cusumeta J. LEÓN CRU (A) 1730 x MLU

T-22 ¿Está con LV-MBP?

Despierre J CRU 1405
Martínez J (1810) CRU 1640
López A x MLU

González R CRU 2100
Roncoroni C 3110 GRA 2225
Mothe J No en E y R.

Arques M CRU 1840
Cercedo G (2610) PAR 2140
López A x BCA No en E y R

González Ortiz O.R LEÓN CRU 0705
Roncoroni C (1810) CRU 1025
Cusumeta J. LEÓN x MLU

Martínez J T22 CRU 0720
Despierre J (1810) CRU 0950.
Bazán J. x MLU

T-21

Martínez J. CRU 1300
Cercedo G (4900) CRU 1325
López A.

T-24

1° TTE Blanco (1810) GRA 0745
TTE Herrera GRA 0945
FUEGO CONFIRM OF 2066 x MLU.

LV-ONN

Cap. Pane C CONFIRM OF 2066 GRA 0745
CAP. Buira A (1810) GRA 0945.
Rocha D FUEGO x MLU.

OF 2068/67.
Pane C (1810) GPA 1600
1° TTE Blanco E NACAR CRU 1830

Cap. Buira Antonio OF. 2068/67 GRA 1610
TTE Herrera L (1810) GRA 1750
Rocha D PIEDRA x USU

Pane C CRU 2100
Blanco E (2340) BCA 2315
Bazán J
Enriaguil L No en E y R.

LV-LOG

Williams LEÓN? CRU 0700
Juri N. (3340) CRU 1010
Paiges E. x MLU.

LV-LOG

Williams E LEÓN CRU 0700
Juri N. (1810) CRU 1010
López A LEÓN? x MLU.

Williams LEÓN CRU 1400 (A)
Juri N (3340) CRU 1740
Paiges E Naveg. Tact. bajo nivel x MLU.

2-L-Jet. X

CP MOI JAVIER
Ceaglio OF 2065 SJU 0746
My González Ricardo CONDE SJU 0941
1° TTE Acosta Edgardo diversión X
ALF Redonda Julián Idem anterior
No está la planilla, pero sí en interrog. a Trip de E y R

LV-JXA

Confirmada.
Arques M (1810) CRU 0730
Miranda C BAGRE? CRU 1000 x MLU

LV-JTZ

DEP 0731 CRU DEP 1445
ARR 0945 CRU ARR 1635
BAGRE OF 2065 DIVERSION

LV-MBP

Comandantes
CAP. ARQUES
CAP. CARDOZO

No hay planilla pero figuran 2 relatos en Interrogat. a Trip. de E. y R.

3 AGOSTO 96

6) Un avión ARA Neptune despegó a las 08:00 hs. de GRA en misión de exploración y reconocimiento hacia 52º 25' S / 58º 20' W, luego a 54º 35' S / 58º 20' W, posterior GRA.

7) Un **KC-130**, indicativo **DURO**, **despegó** de GAL a las 08:25 hs. ascenso a nivel de vuelo 160 luego en 53º 00' S / 64º 30' W, desciende y permanece a nivel de vuelo 80 hasta 10:40 hs. que regresa a GAL. **Tripulación**: ~~FUERA!!!!!!!~~

Todas estas salidas no produjeron el efecto deseado, ya que no se detectó reacción ~~contra~~ aérea del enemigo. Por lo tanto se decidió repetir la operación pero ahora penetrando más profundamente en el TOAS y así, cuando ya se estaban concluyendo las salidas de combate, los Lear Jet del Escuadrón Fénix cumplían la nueva oleada.

1) **OF Nº 2070**, un ~~HS~~ 125.700 B, indicativo **RAYO**, **despegó** de CRV a las 12:09 hs. a 52º 00' S / 63º 00' W, OCAT / E y R, escuadrillas **LUNA**, **FORTÍN**, **FIERRO**, **ORO**, KC-130, **DURO** ~~OM 130 NM. Desc. hasta PI AOT de Ellas (W. Isla Soledad)~~ **Tripulación:** Ten. Poggi, Vcom. Torres, S. P. Acosta, Vcom. Medina.

2) **OF Nº 2071**, 2 aviones **LR-35**, indicativo **BAGRE**, **despegaron** de CRV a las 14:05 hs. a 61º 00' S / 49º 30' W, con nivel de vuelo 380 posterior descenso a nivel de vuelo 20 y regreso a CRV con nivel de vuelo 300. **Arribaron** a las 16:40 hs. **Tripulación Nº 1**: Cap. Martínez / Cap. Despierre; ~~Nº 2: 1º Ten. Williams / Cap. Juri~~. Esta salida y las dos siguientes prevocan despegues de PAC que se dirigen a interceptarlos, acercándose hasta 17 millas náuticas.

3) **OF Nº 2072**, 2 aviones **LR-35**, indicativo **CARDO**, **despegaron** de CRV a las 14:06 hs. a 50º 30' S / 16º 40' W con nivel de vuelo 300, posterior descenso a nivel de vuelo 20 y regreso a CRV a las 16:39 hs.. **Tripulación Nº 1**: ~~Cap. González, 1º Ten. Ronconi~~ / Nº 2: Cap. ~~Arques~~, Ten. Cercedo.

4) **OF Nº 2073**, 1 avión **LR-35**, indicativo **LEON**, **despegó** de CRV a las 14:01 hs. a 52º 14' S / 62º 55' W con nivel de vuelo 300, posterior descenso a nivel de vuelo 20 y regreso a CRV a las 17:30 hs.. **Tripulación**: ~~Cap. Ruiz, Ten. Herrera.~~

Las operaciones de Combate

A partir 06:00 hs. el Comando de la FAS comenzó a recibir (de MLV CIC) importante información respecto a 2/3 buques que navegaban en el Este a 17 / 20 millas náuticas, en dirección N / S en los siguientes radiales / horas / distancias:

* 05:48 hs. radial 068 - distancia 21 millas náuticas
* 06:48 hs. radial 108 - distancia 21 millas náuticas
* 07:30 hs. radial 134 / 143 - distancia 17 millas náuticas
* 08:05 hs. radial 158 / 169 - distancia 17 millas náuticas
* 08:30 hs. radial 172 - distancia 9 millas náuticas (uno se retiró)
* 10:00 hs. radial 202 - distancia 14 millas náuticas
* 11:00 hs. radial 110 / 120 - distancia 30 millas náuticas (7 buques avistados por helicóptero del Ejército)

A las 11:42 hs. MLV informó que había comenzado el cañoneo naval al Este de Pto. Argentino.

Mientras procesaba la información anterior y la que provenía de las misiones de Diversión y de Exploración y Reconocimiento, la FAS, al tiempo que esperaba mejor meteorología en MLV, planificaba su respuesta ~~operativa~~. Esta consistía en un ataque con 8 A4 B (dos Ellas) de GAL y 6 M 5 (dos Ellas de 3 aviones c/u) de GRA, todos con una bomba MK 17 (de 1.000 Lbs., 500 Kgs.) y 25 / 30 segundos de retardo. Estas Ellas deberían atacar (a los ON detectados) con un intervalo de 5 minutos entre ellas. Además serían apoyadas por dos reabastecedores KC-130 (DURO))TC-70 y TC-69) que reabastecerían, volando en formación, a los 8 A4 B simultáneamente. Toda la operación dirigida por un OCAT en vuelo (RAYO) (Vcom. Torres), HS-125-700-B. La BAM GRA que debería cumplimentar las OF Nº 1178 / 9 con 2 Ellas de 3 aviones, cada uno interpretó erróneamente dichas órdenes y sólo alistó 2 secciones de 2 aviones cada uno. De estos cuatro aviones, al momento de la puesta en marcha fallaron tres, por lo cual el Jefe de la Base suspendió la salida del restante. Fue así que los M 5 no participaron en esta operación. :La ejecutaron solamente las dos Ellas de A4 B (CUÑA y ORO) dos reabastecedores y el OCAT, de la siguiente manera:

1) Ella. CUÑA: OF Nº 1177. Tripulación: 1º Ten. Bustos (C-246); Ten. Ibarlucea (C-208); 1º Ten. Nivoli (C-206), y Alf. Vázquez (C-242). Despegaron de GAL a las 12:20 hs. y reabastecimiento en 51º 50' S / 65º 00' W. Se dirigieron en descenso al punto 1 (Sur Gran Malvina). En este punto rasante, colocaron rumbo 62º con escalonado táctico a la derecha y así llegaron a Fitz Roy, donde el OCAT les ordenó poner rumbo 182º y volar así 12 MN. Localizando los objetivos: una Fragata clase 21(HMS BRILLANT) y un Destructor Clase 42 (HMS Glasgow). Había banco de nieblas y en los parabrisas de todos los aviones una película de sal impedía ver al frente, sólo las lunetas oblicuas laterales permitían esta visual. Al iniciar el ataque desde el Este (sobre los buques que navegaban a máxima velocidad distanciados 200 / 300 m) con un ángulo de 30º, comenzaron a recibir fuego antiaéreo de la Fragata Clase 21 (Brillant). Los A4 B iban distanciados 500 mts. (cuando lo previsto eran 300 mts.). Antes de que atacaran, un Sea Wolf (de la Brillant) impactó en el avión del 1º Ten. Nivoli, otro alcanzó al Ten. Ibarlucea cuando ya había lanzado su bomba, mientras que en 1º Ten. Bustos, ya en escape y luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil y trató de esquivarlo pero al ir rasante tocó el agua y se desintegró. Sólo quedaba el Alf. Vázquez, que lanzó su nueva bomba (de 1.000 Lbs.) sobrepasó el buque y al descender aún más para escapar de los misiles que lo perseguían casi rozó las olas. Pero logró serenarse, dio motor a pleno y colocó rumbo 270º hasta que observó en su liquidómetro 4.100 Lbs; entonces comenzó su ascenso para dirigirse a casa. ~~Pero~~ Su parabrisas seguía empañado; en recta final no veía la pista, ~~para~~ Finalmente aterrizaje en GAL a las 1600 hs. en donde se salió de la pista por falta de visibilidad, sin consecuencias para el piloto y el avión. ~~Volvía solo~~, sus gloriosos compañeros habían quedado para siempre en las aguas que bañan nuestro archipiélago. Tal ~~vez cometieron un error en la dirección de ataque~~ con mar a sus espaldas ~~(al tener espaldas limpias - superficie de mar~~ y sin costa, permitió mayor eficacia de orientación al misil Sea Wolf.

2) Ella. ORO: OF Nº 1180. Tripulación: Cap. Zelaya, (C-225); Ten. Arrarás (C-244); Ten. Gavazzi (C-248) y Alf. Dellepiane (C-239). Despegaron de GAL a las 12:30 hs. y se dirigieron al REV en misma posición, reabastecieron y comenzaron su aproximación a MLV en vuelo rasante. Dado que iban cumpliendo la operación con 3' de retraso, debido a que el Omega del Guía estaba ~~en~~ F / S, llegaron - apurando - al punto 1(mismo que la Ella. anterior) eran las 13:54 hs. con 2' de retraso, desde allí se internaron en las Islas, cruzaron el Estrecho, pasaron lateral Darwin - estaban

12 Mayo. E y R. Falta copiar

LV - MZG C-500 (CASCERO II)

Alf. Collerone EPO 0652

EPO 1850

LV - LZR (C-500) (CASERO IV)

Alf. Mercante EPO 1100

Hace Expl.) va a PAL para inspección -

LV - MSN (TS-60) (PLATINO I)

OF 101 SCZ 1400

Cap. Mario COMPAGNUCCI SCZ 1755

ALF. JORGE ARREGUEA

DHC - 6 (T-82) PACÚ III

MISION 153

→

algo desplazados hacia en Norte-. La visibilidad no era bueno y los parabrisas con sal. Iniciaron la corrida final de tiro desde la costa hacia el mar - ya viendo los buques (de reojo divisaron Pto. Argentino) dirigiéndose con una separación de 100 / 200 mts. y a 40° respecto al eje longitudinal de los ~~GN~~ buques el 1, 2 y 3 hacia la HMS Glasgow y el N° 4 a la Brillant. La puntería, en vuelo rasante la efectuaron sin uso de la mira recibiendo el fuego de las armas de tubo (no vieron Sea Wolf esta vez). Los cuatro aviones lanzaron sus bombas con el siguiente resultado:

* N° 1 Cap. Zelaya: muy a popa, largo.
* N° 2 Ten. Arrarás: corto
* N° 3 1° Ten. Gavazzi: impactó. Su bomba entra en la Glasgow - línea de flotación - recorrió su interior ferozmente, aplastó un botellón de aire comprimido sin fracturarlo, desintegró un tanque de combustible sin provocar incendio, y salió por la otra banda del buque, limpiamente, detonando ya en el mar (del libro South Atlantic World - SAW). Gavazzi gritó por su VHF: ~~*"Le pegué, le pegué ¡Viva la Patria!"*~~.

* N° 4 Alf. Dellepiane: sobre la Brillant. Corto. la bomba rebotó en el mar y barrió la cubierta de la fragata cayendo al otro lado sin explotar. La Brillant sufrió daños menores.

El Destructor Clase 42 Glasgow, a raíz de este ataque debió ser retirado del TOAS durante todo el conflicto para reparaciones, pues el agujero provocado en su línea de flotación de alrededor de 1 metro de diámetro hacía agua cada vez que el buque rolaba.

Luego del ataque quedaron separados por secciones, el Cap. Zelaya y el Ten. Arrarás adelante, el Ten. Gavazzi y el Alf. Dellepiane atrás, sin tenerse a la vista. La sección de Gavazzi pasó muy cerca de Darwin, que estaba en alerta roja, y fue derribado por un misil de 35 mm. propio de la Ba. 3 / B/ 601, que no estaba conectada al sistema VYCA de MLV (por distancia, mal equipamiento e inexperiencia funcional). Murió allí el 1° Ten. Fausto Gavazzi, pues no llegó a eyectarse debido a su escasa altura, y máxima velocidad, ~~un halcón héroe y victorioso que anuló efectivamente con su impacto a un Destructor D-42 (HMS Glasgow) el tercero en quedar anulado para el resto del conflicto.~~ Este día el Contraalmirante Woodward a raíz de este ataque, tomó la decisión de no acercar más sus buques ~~de batalla~~ a Malvinas en horas diurnas.

Los pilotos restantes, (1,2 y 4) regresaron a su Base con mínimo combustible (el N° 4 llegó con sólo 40 Lbs.) Aterrizaron a las 15:50 hs. en GAL.

El relato inglés (libro Falklands Air Force de la Royal Navy) dice:

> *"~~Pasa la tarde~~", a media tarde, los cuatro Skyhawks emanaron la corrida sobre los dos buques. A causa de un mal entendimiento entre la Ella. Zelaya, Gavazzi y Dellepiane, se fueron sobre "Glasgow" dejando solo a Arrarás para atacar la "Brillant". Afortunadamente la suerte estaba del lado de ellos, esa tarde, porque el sistema "Sea Wolf" de la "Brillant" falló en el peor momento para los británicos, dejándolos sin su cobertura misilística antiaérea. Aunque ambos navíos tiraron con fuego de tubo intensamente, no causaron daños a los Skyhawks, los cuales pudieron bombardear con ciertas comodidad. La Brillant vio cómo las bombas (de Arrarás) rebotaban cortas en el mar (250 Kgs.) pasaban sobre el buque y caían del otro lado sin explotar. La "Glasgow", fue menos afortunada, Gavazzi vio como una de sus bombas impactó en*

O.F. 104 Pág. 202 -

TS-60 (LV-MSN) Platino I

DEP. SCZ 0900 hs. 12 May / 14 May
ARR SCZ 1116 " " "

TRIP: Alf. Jorge Arrechea
S. Aux Orlando Falcón
Tomás Manzanares

Mje N: 224/DW
12 12:10 May.
TM SCZCFAS
TO CFAS(X)

OF. 105

TS-60 (LV-MDM) Platino II

DEP. SCZ 1500 hs 14-May.
ARR. SCZ 17:27 hs " "

Trip: Alf Mario O. Decarré
Alf Claudio Garvai
C.P. Mario Juárez

[redacted]

(102)

Brigadier Horacio Mario Rodriguez

Pág. 125 - Párr. 426

Fueron interceptados x 2 av. Sea Harrier - comun. Movil - en ningún momento los viran, pero Radar MLV en frecuencia 128.4 les informó que se estaban persiguiendo en un arcabuco de cuatro, se encontraban aproxim. al N. de Gran Malvina, altura 20000 pies -
Radar MLV informó q' batería artillería habría derribado 1 Sea Harrier y q' la ista estaba averiada -
(Mensaje N° 135/XX del 011000 May-82

17

180 [illegible] Aníbal RODRIGUEZ

Pag 126 -

1º mayo

La Ella de Garcia Cuerva
y Perona se llamaba DARDO

Tte. GUSTAVO DANIEL RODRIGUEZ

medio del buque, cerca de la línea de flotación y mientras escapaban en alejamiento vio la explosión. En efecto, su bomba había pasado a través del buque y salió del otro lado sin detonar. Aunque la bomba pasó a través del cuarto de máquinas no había dañado estructura o equipos críticos, pero sí los agujeros eran grandes y próximos a la línea de flotación. A pesar de rápidas e ingeniosas reparaciones, la Galsgow había sido dañada seriamente en un porcentaje inaceptable, y aunque pasó unos días más en operaciones con la Task Force, fue enviada a Inglaterra en la primera oportunidad".

La persecución

Mientras se realizaba la anterior operación el Comando de la FAS planificó una nueva operación ~~CAP~~, con las unidades que permanecían en apresto; para ello seleccionó de la BAM SJU:

- 6 M 5 con dos BRP
- 8A4 C con un MK-17 (1.000 Lbs)

y ordenó a los dos KC-130 (DURO) que permanecían en circuito de espera ~~CAP~~, se dirigieran al nuevo PCRA en 50° 30' S / 64° 30' W, ~~pero se~~ comprobó que los buques se alejaban presurosos (25 Kts.) hacia el EN (070°), no se emitió la orden ejecutiva, ordenándose ~~en consecuencia~~ el regreso de los KC-130 (arribó GAL 15:37 hs., CRV 15:52 hs., y del HS-125-700 B, OCAT (arribo CRV 16:00 hs.)

La respuesta enemiga

A las 17:30 hs. un avión Harrier lanzó dos bombas, mediante "Toss Bombing" lanzamiento sobre el hombro - LABS (procedimiento que se empezó a usar a partir del día 4 de mayo), sobre AD MLV sin mayor precisión.

Saldo del ataque

* aviones ordenados.....14.....100%
* aviones decolados.....8.....57%

De estos:

* atacan.....8.....100%
* regresan.....4.....50%
* no salen por TEC...3..... 21%
* no salen por orden..1..... 7%

Daños causados

Un destructor tipo 42 (HMS Glasgow) seriamente averiado y retirado del TOAS. Y una Fragata (HMS Brillant) levemente averiado.

H-93 - CHINOOK CH-47C

DWN = 11:40 } X MLV
DWN = 13:10 }

Trip.
1º Tte : BROWER, Julio
1 +tte GIAIGISCHIA, Horacio
PRATS R.
PISTONI A.
ALVAREZ J.
VERA M.

Los Hércules

Las tripulaciones de los KC-130 - DURO - (reabastecedores) que operaron el la FAS, este día eran:

* TC-70, Vcom. Cano, Cap. Hrubik, May. Torielli, S. M. Giriberto, S. M. Aguirre, S. Aux. Fattore, S. A. Molina y S. P. Caravaca

Luis J. Guillermo Francisco J. J.

* TC-69, Vcom. Litrenta, Cap. Destefanis, My. Mensi, C. P. Perón, C. P. Tello, S. Aux. González y S. Aux. Reynoso.

H. D. Lombino M. GAL: 11:55 CRV.: 15:55

Nuestros Helicópteros Malvineneses

H-83

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **despegó** de Pto. Argentino a las 08:00 hs., **armado** con 4 ametralladoras Browning 7,62 mm., **arribó** allí nuevamente a las 10;00 hs. **Tripulantes**; Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), S. A. Martínez (M), C. 1° López (OP) y C. 1° Montaldo (A).

Marcelo Héctor R. J. R. A.

H-85

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **GATO**, **despegó** de Pto. Argentino a las 13:00 hs., para realizar traslado de personal y material, **armado** con 4 ametralladoras Browning 7,62 mm. **aterrizando** nuevamente allí a las 14:45 hs.. **Tripulantes**: Ten. Brea (P), Ten. Longar (CP), C. 1° Palacios (M), y C. 1° Quiñones (OP).

Gustavo Luis E. S.

H-83

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **despegó** de Pto. Argentino a las 14:20 hs., para realizar traslado de personal, **armado** igual que el anterior, **aterrizando** nuevamente allí a las 17:50 hs. **Tripulantes**: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), S. A. Martínez (M), C. 1° López R. (OP) , C. 1° Montaldo (A).

H-85

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **despegó** de Pto. Argentino a las 15:30 hs. para realizar traslado de personal, **aterrizando** en Darwin a las 16:30 hs., y **armado** con 4 ametralladoras Browning 7,62 mm. **Tripulantes**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), C. 1° Palacios (M) y C. 1° Quiñones (OP)

Se realizó la búsqueda del A4 B Skyhawk, matrícula C-248, derribado por la A Ae. propia, en Darwin, fue encontrado muy próximo a la Base. El Piloto fallecido era el 1° Ten. Fausto Gavazzi.

Otros acontecimientos

El Comando TOAS informó que comenzaban a operar desde GRA aviones navales A4 Q que hasta entonces pertenecían al portaaviones *ARA 25 de mayo*.

En otro orden, por informes e inteligencia del TOM, aumentaron los indicios de pequeños desembarcos y movimientos de comandos británicos en la Costa N. de la Isla Gran Malvina y su litoral N. sobre el Estrecho de San Carlos.

AB

105

Zabril F 28

TC-52 CRV 930
MLV 11:10
MLV CRV
11:30 12:50

~~DH C-6 T-82 Poca III~~

~~Mensaje~~

~~Dep 14:32~~

~~Ar~~

19 - Mayo OF 2522

MU 2B (LV ODZ)

AD 17.45

Ado 1845

Día 13 de mayo de 1982

(Jueves)

La meteorología

Nuevamente la meteorología se presentaba desfavorable para la operación aérea en el TOM y sus adyacencias; en Malvinasm durante la mañana y hasta las 14:00 hs. había neblina con visibilidad 1.000 / 2.000 mts. y nublado. Viento calmo. Luego de una leve mejoría (14 / 17 hs.) volvieron a reducirse la condiciones.

El enemigo

El enemigo permanecía casi estático en las posiciones. El día anterior había zarpado desde Southampton el paquebote Queen Elizabeth, con 3.000 hombres de la Brig. 5 (inf. de Ejército) que estaría al mando del Gral. Tony Wilson. Nuestros vuelos de E y R se sucedían en el ámbito lejano y litoral y además nuestro COE aumentaba su receptabilidad y funcionalidad electrónica (satelitaria e infraroja de reflección troposférica) cubriendo ya, con precisión, la ubicación y movimientos de los distintos buques - ~~de todo tipo y nacionalidad~~ - que se encontraban en el TOAS y aún de los que se acrecaban por el Pacífico.

Pero el Grupo de Batalla Inglés ~~no se acercaba~~ Seguía manteniendo sus buques fuera de nuestro radio de acción.

Acciones de diversión de la FAS

La FAS, solo podía entonces "torear" al enemigo y para ello usó su fiel y efectivo escuadrón Fénix; así salieron este día las siguientes misiones de diversión:

1) **OF Nº 2078**, 2 aviones **LR-35**, indicativo **BAGRE**, **despegó** de CRV a las 08:37 hs. a 50° 00' S / 66° 00' W, con nivel de vuelo 300 hasta 50° 40' S/ 62° 30' W, nivel de vuelo 20, y retorno a CRV, **arribo** 11:00 hs. **Tripulación:** Cap. Martínez, Cap. Despierre.

2) **OF Nº 2079**, 2 aviones LR-35, indicativo CONDE, despegó de SJU a las 09:35 hs., 51° 35' S / 62° 61' W, nivel de vuelo 300, descenso nivel de vuelo 20, y retorno a SJU a las 11:00 hs. Tripulación: ~~XXX~~. My GONZALEZ Ricardo - 1°TTE ACOSTA, Edgardo Cap. Ceaglio, Ricardo - ALF REDONDA, Juan

3) **OF Nº 2080**, 2 aviones **LR-35**, indicativo **FUEGO**, **despegó** de GRA a las 09:30 hs., nivel de vuelo 300 53° 00' S / 61° 30' W, descenso nivel de vuelo 20 y retorno GRA a las 11:00 hs., **Tripulación** Nº 1: Cap. González, 1° Ten. Ronconi; Nº 2: Cap. Buira, Ten. Herrera, Luis Rocha, Dardo C° 1° Rafael Carlos Antonio MORTE, J

Esta operación fue, asimismo coordinada con la E Y R de un ~~ARA~~ Neptune que ~~d~~partió de GRA a ~~a~~ls 10:12 hs.. Pero el enemigo aeronaval no mostró ~~y~~ reacción.

E y R. lejano

T-C. 91 - B-707 (BUQUE)

V Com. Ritondale Otto GAL 0850
" " Cid Hector S-56 1300
Lución F. ~~RAL 16~~30
Oviedo G. ~~RAL~~
Wagner E.
Vignolo O. Sí

TC-92 B-707 (CARBÓN).

V Com Muñoz Rodolfo EPO 0800
" " Conte Marcelo EPO 1600
Blazek C
Salvador A.
Bonorino A Sí

TC-93 B. 707 CONSU[illegible]
COM [illegible] SL

NO

Misión 155 - [illegible] FILIPANICS Miguel
AIF. TALEY José

La exploración

Este día los B-707 del Grupo E y R cumplimentaron sendas exploraciones lejanas (sobre el atlántico meridional y sobre zona Sur de Cabo de Hornos).

Tripulación: **TC-91**: Vcom. Ritondale, Vcom. Cid, Vcom. Fontaine
TC-92: Vcom. Muñóz, Cap. Conte
TC-93: Vcom. Castiella, Vcom. Arguelles, Vcom. Montenegro

Asimismo, la exploración cercana (litoral) la cumplieron los siguientes aviones:

1) **OF Nº 2521**, MU 2B (LV-ODZ); **despegó** de ADO a las 10:00 hs., arribó a SCZ a las 11:20 hs., despegó de SCZ a las 19:00 hs., **arribó** nuevamente a ADO a las 20:20 hs.; **tripulación:** Alf. Quiroga, Alf. Meyer.

2) **OF Nº 2522**, un avión Mitsubishi 2B - (LV-OAN) Balsas a la deriva zona punta Nava Mazaredo, Casa Mayor - Búsqueda por requerimiento de Ejército. **Despegó** 17:45 hs. **Arribó** en ADO a las 18:45 hs. NO ESTÁ LA PLANILLA DE VUELO!!!
Tripulación: Zaralegui P., Zungri C.. Se vieron lobos de mar, y peñascos que parecían balsas.

3) **OF Nº 2523**, ~~[illegible]~~ (LV-OCL) **despegó** de ADO a las 18:15 hs., **arribó** a ADO a las 19:25 hs., **tripulación:** 1º Ten. Sánchez J., 1º Ten. Arenas R., Cap. Stocco.

En el Comando TOAS

....
....
....
....
....
....

Nuevos Cruces

Este día se intentaron vario cruces del puente aéreo no solo de nuestra FAA sino también de nuestra aviación naval. He aquí las operaciones:

1) **TC-68** (Hércules C-130) [illegible] indicativo **TIGRE**, **despegó** de CRV a las 14:15 hs., arribó a MLV a las 16:45 hs.; despegó de MLV a las 17:00 hs, bajo alerta roja, **arribó** a CRV a las 19:00 hs. **Transportó** un cañón 155 mm., 1 Unimog, Munición, espoletas y 2 Tetraedros reflectivos; total 14.000 Kgs.. Fue guiado en su descenso por el radar MLV ya que las condiciones meteorológicas ~~de MLV~~ a su arribo eran de viento calmo, neblina.

Ruben H. Adolfo Adrián J.

Tripulación: Vcom. Cabanillas, My. Martínez, Vcom. Speranza, S. A. Rydzik, S. P. Vottchevitch, S. A. Pajón, S. P. Plasencia. B

J. R.

2) **TC-65** (Hércules C-130) [illegible] indicativo **OSO**, **despegó** de CRV a las ~~20:00~~ 19:45 hs., efectuó el cruce y sobrevoló BAM MLV a las 22:30 hs., intentó dos aterrizajes sin ver la pista, regresando a CRV a las 00:00 hs.. **Transportaba** 15.000 Kgs. de carga y 19 pasajeros (refuerzos para la ROA) que volvieron a su Base de origen. **Tripulación**: Cap. Borchert, Cap. Daguerre, My. Maye, C. P. Sosa, S. Aux. Casteliani, S. A. Carabajal, S. A. Moyano. Victor

Hernán Pedro H. H. R. C.

3) A las 13:17 hs. y 14:05 hs., **despegaron** de GRA dos **B-200** (LV-MAT / LV- SOL) (ARA) con destino a la Base aeronaval Calderón, en la Isla de Borbón (Pebble Island), no tomaron contacto con el CIC MLV.

Nuestros Helicópte

* Un (1) **Bell 21**[illegible] ...tralladoras Browning 7,62 m[illegible] ...una misión de exploración y rec[illegible] ...**ipulación**: Ten. Vergara (P), Ten. [illegible] ...C. P. Gómez (OP).

* Un (1) **Bell 212**, [illegible] ...lladoras Browning 7,62 m[illegible] ...aslado de personal de la RO[illegible] ...Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP[illegible] ...OP).

* Un (1) Bell 212, [illegible] ...anterior, **despegó** de Darwi[illegible] ...**izando** nuevamente allí a l[illegible] ..., C. 1° López A. (M), C. 1° Lópe[illegible]

* Un (1) **Bell 212**, [illegible] ...rior, **despegó** de Darwin a las 17:[illegible] ...**izando** en Darwin a las 18:00 [illegible] ...López A. (M), C. 1° López R.

CHINOOK CH-47 - H-93

My. Pose Oscar

1° TTE Beltrame Alberto

White H.

Ruiz O.

Lavorato R.

Herrera H.

Villarreal L.

DWN 12:30

DWN 1400

Honras a un héroe

Este día, a las 17:00 [illegible] ...gentino, el 1° Ten. Fausto Gavazzi. Se re[illegible] ...Ae. BAM DARWIN:

- *"Día 12: Es un día negro para la Artillería Antiaérea pues las piezas de 35 mm. derribaron un avión A 4B propio, piloteado por el 1° Ten. Gavazzi, falleciendo éste en el acto."*

CD

Día 14 de mayo de 1982

(Viernes)

La meteorología

En Malvinas, la situación meteorológica permaneció inestable, con techos bajos, escasa visibilidad con nieblas y lloviznas.

Las actividad enemiga

Este día el enemigo movilizó bastante su arma aérea - los Harriers - Operaron desde el portaaviones HMS *Invincible*, el cual navegaba en un circuito N / S sobre el meridiano 55° 30' W a 10 Kts. de velocidad. ~~Operaron~~ volaban por secciones y ~~en~~ sus ataques de este día (8 / 10 salidas en total), ofrecían las siguientes características:

1) Ataques de gran altura y/o "Toss Bombing" (sobre el hombro).
2) Armamento: bombas de 500 y 1.000 Lbs. de explosión aérea (radar) y algunas con retardo de hasta 1 hora.
3) Objetivos materiales seleccionados:

a) Zona Aeródromo BAM MLV (07:20 / 11:45 / 15:30 / 17:15) sin daños.
b) Zona Mte. Kent (07:30) (Reserva, ? fuerzas terrestres y helicópteros de aviación de Ejército) sin daños.
c) Zona Cochom Island

DEL LADO Argentino, NO SE...

~~El Comando Argentino ni ninguno de sus organismos dependientes~~ apreció que las acciones aeronavales de este día eran, en realidad, ataques y maniobras de diversión que ocultaron eficientemente los movimientos del Hermes y algunas fragatas que, ubicadas al comienzo en posición general 49° 30' S / 50° 30' W, ~~durante las horas diurnas~~ iniciaron ~~posteriormente~~ una aproximación nocturna a la boca del Estrecho San Carlos para apoyar el ataque terrestre de un grupo, 45 hombres del D Sgdn. 22 SAS Regt. a Bahía Calderón (en Pebble Island) y posteriormente efectuar su recuperación (en helicópteros Sea King). Este ataque, cuya ejecución había comenzado varios días antes, se llevó a cabo a las 04:20 hs. del día 15 de mayo y fue apoyado con fuego naval previo y posterior al ataque. Durante el mismo, los efectivos británicos destruyeron (bombas plástico introducidas en las carlingas) a 5 aviones Pucará IA-58 (FAA), 4 aviones turbomentor (ARA) y un Skyvan (PNA) inutilizando ~~asimismo~~ momentáneamente las pistas del AD con bombas terrestres.

Cuando estos efectivos (aproximadamente 30 hombres del SAS) se retiraban en un Sea King (HC-4-ZA-294) hacia el Hermes, en vuelo aún nocturno, ~~el helicóptero~~ se estrelló en el mar muriendo todos sus ocupantes.

Helicoptero

Punto y aparte

Búsqueda y rescate
sobre mar

F-27 (T-41) (PACU) -

My. Montaldo Roberto CRV 1400
My. ~~Jegui~~ Rodríguez Adolfo CRV 1750
S. Aux. Jeguí Rubín CRV 0900
Ríos L. CRV 1245

MISIÓN 160

F-27- (T-73) (TITÁN 1) E y R

My. Lautilli Egidio TRE 0830
V. Com. Andeligue Mario CRV 1150
Hernández R CRV 1520
Bassano C. TRE 1730

(TC-71) F-27 (TITÁN)
V. Com Ribeiro José →

Q-MRM) E y R.
Coy Díaz EPO 0729
T) PAL 0955
planilla, sacado
guerra j x Mje.

-OEL) (casero I)
... EPO 0931
PAL 1156-

(LQ-TFM) (casero VI)
EPO 1129
x Mje PAL 1405

(LV-MZG) (casero II)
EPO 1459
PAL 1748 →

CAP. Martínez Villada Juan
Herrera L. GRA 1035
Rodia Dardo CRV 1335

Relevamiento aerofotográf.

L. J 35 A (T-21)
Cap. Benza Nicolás
TTE. Casado Eduardo
Lagger E.
Elvino E PAR 1715
Hernández J. CRV 2015

La actividad de la F. A. A.

Si bien la FAS, ~~este día~~ no realizó ninguna ~~actividad de~~ ataque, su actividad se ~~desarrolló~~ concentró en la Exploración y Reconocimiento, operaciones de Diversión y Puente Aéreo.
los el

La Exploración y el Reconocimiento

La exploración de nuestro litoral continental estuvo a cargo de:

1) **OF Nº 104**, Un **TS-60 Platino I**. **Misión**: E y R área focal SCZ. **Despegó** 09:00 hs. FL: 020/080. **Arribó** a las 11:30 hs. **Tripulación**: Alf. Decarre M., Alf. Gervai C., C. P. Juárez M.

Este vuelo es del día 13-V

2) **OF Nº 103**, Un **TS-60 Platino I**. **Misión**: E y R área focal SCZ. **Despegó** ~~15:00~~ 1403 hs. FL: 020 / 080. **Arribó** ~~18:00~~ 1633 hs. **Tripulación**: Alf. Manzur R., Alf. Arrechea J., ~~C. P. Juárez~~ M. C P Juárez

3) **OF Nº 105**, Un **TS-60, Platino II**. Despegó a las15:01 hs. Arribó a las 17:48 hs., desde SCZ. **Misión**: Exploración y eventual Reconocimiento (se avistó buque tipo petrolero de la firma ESSO. **Tripulación**: Alf. Claudio Gervai, S. ~~Ain. Orlando Falcón~~ P. Mario Juárez, ~~P. S. Tomás~~ Manzanares (~~copiloto~~). Alf. Mario O. Decarré

4) **OF Nº 2524**, Un **SG 1N**, indicativo **SIERRA**, zona Cabo Blanco y Mazaredo, verificación balsas a las deriva. Se verificó que eran pesqueros argentinos. **Despegó** de ADO a las 08:30 hs., **arribó** a ADO a las 10:30 hs. **Tripulación**: .....X X X.....

De este no encontramos nada

5) **B-707, TC-91**, **Tripulación**: Vcom. Ritondale, Vcom. Genolet. ....(FALTA)

6) **F-27, T-43**. **Tripulación**: Vcom. Agnoletti Juan, Cap. Salas Carmelo. **Despegó** de CRV a las 08:30 hs. a 11:10 hs. y CRV 15:20 a 18:00 hs. BOLSA 2 ↓ C.1º LAMAS, Guillermo GONZALEZ, H.

consultar COM QUELLA

7) **OF Nº 2091**, Un **LR-35**, indicativo **LIBRA**, **misión**: E y R . **Tripulación**: 1º Ten. Williams, Ten. Felice. **Despegó** de GRA a las 10:44 hs. **Arribó** a ~~CRV~~ GRA a las ~~13:37~~ 1245 hs.

No tengo datos de los pilotos, está el mje.

8) **OF Nº 2092**, **LR-35**, indicativo **PESO**, **despegó** de GRA a las 10:56 hs. **arribó** a GRA a las 13:30 hs.; y posteriormente **OF Nº 2094**, **despegó** de GRA a las 16:15 hs., **arribó** a GRA a las 19:25 hs. **Tripulación**: Cap. González, 1º Ten. Ronconi. ~ C1º MOTHE
Osterode Rafael Carlos

Operaciones de Diversión

~~Como era ya su costumbre~~, este día la FAS ordenó las siguientes salidas; con el objeto de desgastar al enemigo y obligarlo a denunciar la posición:

111

H-93 (CHINOOR CH-47 C)

1º TTE	Fernandez Miguel	DWN	1415
" "	Grifol Juan A.	MLV	1445
	Capra L	MLV	1550
	Alvarez J.	DWN	1620
	Lanoratto R		
	Herrera H.		

Por Mje E

3 ~~langosta~~ misión

cantidad de horas

60 envía el comandante del LV-MDE

día 14-20:40

1) **OF Nº 2093**, 2 aviones **LR-35**, indicativo **FUEGO**, **tripulación Nº 1**: My. González, Cap. Ceaglio; **Nº 2**: 1º Ten. Acosta, Alf. Redonda. **Despegaron** de SJU a las 11:30 hs., luego a 51º 30' S / 63º 00' W, posteriormente a 51º 40' S / 61º 30' W y **regreso** a SJU a las a13:00 hs.

2) **OF Nº 2095**, 2 aviones **LR-35**, indicativo **FUEGO**, **tripulación Nº 1**: My. González, Cap. Ceaglio; **Nº 2**: 1º Ten. Acosta, Alf. Redonda. **Despegaron** de SJU a las 15:33 hs. posteriormente idem OF anterior. Enlace CIC MLV 16:00 hs., **regresaron** a SJU a las 1~~6:00~~ 7:00 hs.

~~3) OF Nº, 1 avión LR-35, indicativo PESO, misión: E y R. Tripulación: Cap. González, 1º Ten. Ronconi. Despegó de GRA a las 16:10 hs., arribo a GRA a las 19:50 hs.~~

Está en 8) de la pág. anterior

Puente Aéreo

A las 19:00 hs. decoló con destino a Malvinas, el **TC-65**, indicativo **ARIES**, el que debió regresar por condiciones meteorológicas adversas, aterrizando en Comodoro Rivadavia a las ~~233:00~~ 23:00 hs..

todo junto

Ricardo

~~Había~~ llegado hasta la vertical de las Islas. **Tripulación**: Comandante de aeronave: My. Bolzi, 2º piloto Cap. Sampietro, ~~navegador~~ My. Oreste Vila, 1º mecánico C. P. Camino, S. Aux. Salzano C. CP FRAIRE, O. Sergio R.
OVEJERO, R.

XYZ

D

Of. Nº 2526?

1186?

Of del 15/5

El ataque a la Base Aeronaval (

La estación Aeronaval Calderón.
Malvina) había sido instalada por nuestr

Fue concebida inicialmente para
asignadas al componente naval del TO
aviones auxiliares. Esta estación estaba d
oficial.

Su aeródromo (2 pistas de tierra
(fangoso en días de lluvia), estaba previs
BAM Cóndor y fue fue usado a parti
Aparentemente no había sido detectado p
para la protección pasiva de nuestros Fuc
demostraron el error de esta apreciación, p
material aéreo, engrosando el dispositivo n
el enemigo que podía aproximarse - como
~~total impunidad~~ y atacar, en operación tipo
atrás, la BAM Cóndor trató de recuperar a
pudo hacerlo debida al mal estado de la
Asimismo debe reconocerse que el persona
Base aeronaval - no poseía el armamento d[illegible] apropiado para reforzar la defensa terrestre de la misma. Finalmente nuestros aviones se encontraban ~~estacionados en un área~~ no dispersados lo que facilitó la operación destructiva del enemigo. Veamos el informe del Cap. Vila allí presente:

> ***"El día 15 a las 04:10 hs. se produjo el ataque a la Isla Borbón. Comenzó con fuego naval, el cual era largo y por sobre la pista y un golpe de mano con personal del SAS. La Isla era chica y rodeada de agua con acceso por los 360º. Durante el tiroteo se decidió efectuar una voladura, la cual realizamos y fue suficiente para que cesase el fuego por parte del Grupo Comando, luego encontramos huellas de sangre y todo el material abandonado, aparentemente los sacaron en helicóptero. Los aviones habían sido destruidos con cohetes colocados en las turbinas; se encontraron también bombas plásticas tiradas en el suelo y que solo fueron colocadas en el Skyvan de Prefectura. También presentaban los aviones infinidad de impactos de 7,62 mm."***

El ataque terminó aproximadamente a las 08:40 hs.; se evaluaron los daños, se recuperó el material inglés abandonado y se replegó en helicóptero a Darwin. La evacuación del personal aeronáutico de la Base Aérea Militar Calderón se realizó en dos vuelos de CH-47 "Chinook" H-93. En tales vuelos también se trasladaron a Calderón Comandos del Ejército Argentino, tropas, cañones de 105mm y morteros a la desembocadura de Estrecho de San Carlos, pertenecientes a la Compañía "C" del Regimiento 25, la mando del Ten. 1º Esteban. Estos vuelos se realizaron visualizando en distintas

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

oportunidades PAC inglesas que volaban en altura. Tripulaciones: My. Pose, 1° Ten. Beltrame, 1° Ten. Giaigischia, 1° Ten. Brower de Koning, C. P. Fernández, S. A. White, C. 1° Lavorato y C. 1° Vera.

En esta operación la FAA perdió, por destrucción en tierra, los siguientes aviones IA-58 *Pucará*:

* A-520, A-526, A-502, A-529, A-552 (Total 5 aviones *Pucará*)

Todas las tripulaciones y el personal técnico fueron evacuados este día en un helicóptero CH-47 y trasladados a su Base (Cóndor) donde arribaron a las 13:00 hs.

Refuerzos inmediatos

Al tener conocimiento de ésta pérdida de material, la FAS ordenó (10:25) su reposición inmediata. Así a las 14:43 hs. despegaron desde SCZ los *Pocker, 4 IA-58*, tripulados por: N° 1: Vcom. Saúl E. Costa (se desempeñaba en SCZ como Jefe de escuadrón y se autodesignó Jefe de esta Escuadrilla); N° 2: Ten. Lema; N° 3: 1° Ten. Micheloud y N° 4: Alf. Díaz. Su tarea era dirigirse a la BAM Cóndor y subordinarse al Jefe de dicha BAM, el Vcom. Pedrozo. Previamente, al sobrevolar el archipiélago , dirigirse por secciones y continuar en reconocimiento ofensivo, (llevaban el siguiente armamento por avión: **4 LAU 61 - coheteras - cañones y ametralladoras**) por la zona Norte y Sur respectivamente de la Gran Malvina y parte Isla Soledad y luego BAM Cóndor previo enlace y autorización. Sobre el Atlántico - en el cruce - fueron guiados por un avión **Mitsubishi MU-2B 60** (Alf. Quiroga, Alf. Meyer) OI **N° 186**, que había despegado de SCZ a las 14:10 hs., hasta la vista de las costas occidentales de Malvinas y, desde allí, la escuadrilla, sola, en rasante, continuó su misión, sin novedad, arribando a la BAM Cóndor.

Relato del 1° Ten. Micheloud

"...nos reunimos en la vertical y comenzamos la travesía, en un comienzo, con mil quinientos metros para comenzar a descender lentamente a partir de haber recorrido un tercio de nuestra ruta hasta adoptar luego unos veinte metros sobre las olas, formamos una sección a cada lado de nuestro avión guía, los techos comenzaban a bajar, así que cerramos un poco más la formación; cuando por fin se rompió el silencio radioeléctrico para decirnos "diez minutos al frente las Islas".

Bajamos un poco más y continuamos solos buscando con esfuerzo las primeras estribaciones, nos confundían las sombras que se proyectaban sobre las aguas hasta que por fin nos sorprendió ver, muy próximo a nosotros, unos acantilados.

Continuamos formados hasta pasar los primeros islotes y llegar a identificar las Islas propiamente dichas, el guía ordenó dividirnos por secciones y continuar tal como se había planificado, por momentos nos veíamos envueltos en chaparrones que reducían considerablemente la visibilidad y había que cerrar la formación.

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

El paisaje que se abría a nuestros pies era para nosotros realmente espectacular, acantilados, aguas muy azules, cerros de particular encanto y llanos bastante verdes. Atento a todo cuanto podíamos ver en el cielo, mar y tierra continuamos hasta cruzar el Estrecho de San Carlos pasando hacia en Este para regresar luego por el canal Choiseul, donde ya habíamos logrado hacer enlace con la BAM Cóndor. Nos guiaron cuidadosamente, hasta el aeródromo y con muchas indicaciones sobre cómo debíamos aterrizar en ese pañuelo verde que era la pista de Goose Green.

Ni bien bajamos nos aguardaban el Com. Pedrozo y el My. Navarro quienes nos brindaron un fuerte abrazo, manifestando el primero, que estaba muy agradecido porque le traíamos aviones, ~~que ya estaban en la últimas porque habían perdido uno cuantos en Bahía Elefante y se quedaron prácticamente sin nada.~~

Saludamos efusivamente a quienes nos fueron a esperar, que no eran muchos por cierto, y llevaron enseguida de ese lugar porque podía tener alerta roja en cualquier momento, según nos dijo el My. Zaporta. Nos cargaron en un Land Rover. Antes de arrancar, (nos preocupaba la demora de la otra sección), se pudo hacer enlace por VHF con la sección del Vcom. Costa, así que esperamos el arribo; desafortunadamente no entendió las indicaciones de la torre móvil y enfrentó para el aterrizaje la pista inutilizada que en diagonal estaba demarcada en el campo, todos los presentes empezaron a gritar a la par del Cap. Benítez, quien se hallaba con el equipo portátil de VHF, para que diera motor, el Com. Pedrozo gritaba "-que de motor que me va a romper el avión !-" entre otras cosas indescifrables, tras el suspiro de todos, lo vimos emerger nuevamente tras la loma y esta vez sí entró bien.

Llegados al poblado de Goose Green, fuimos a buscar un lugar donde dejar nuestras pertenencias y poder alojarnos, se trataba de un viejo edificio en U, el que tenía en su parte central un salón más o menos amplio que se utilizaba para preparar los alimentos y como comedor. En las alas se disponían una serie de pequeños cuartos ~~en forma contigua~~ que daban a un largo pasillo central, en algunos había camas y conseguir un colchón era una verdadera suerte.

Esa noche, tras una frugal cena compuesta por gansos silvestres guisados, nos pusimos un poco al tanto de cómo era ese mundo para nosotros totalmente desconocido y misterioso, recién allí nos enteramos que los ataques a los buques no habían existido nunca y que al Ten. Jukic lo habían sepultado en el cementerio que hicieron próximo al aeródromo y no que había desaparecido tras un ataque al Hermes. En fin, que hasta ese momento no había existido ninguna misión en la cual se hubiera entrado en combate o se hubiera tomado contacto con el enemigo, salvo los periódicos reconocimientos ofensivos que se realizaban por toda la Isla e incluso algunas penetraciones de exploración en el mar o los ya conocidos ataques del 1º de mayo, o el golpe de mano dado por comandos en la base de Bahía Elefante.

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

Los días fueron transcurriendo con bastante rutina, alertas por escuadrillas, salidas de reconocimiento ofensivo, muchas alertas rojas con la consecuente búsqueda de refugio, reparación de la pista con grava que cargábamos los pilotos en una rastra o trineo para remolcarla con tractor y tapar las partes rotas de la pista.

Con las ametralladoras de los aviones destruidos se confeccionaron numerosas piezas antiaéreas lo que luego llegó a transformar las alertas rojas en "a sus puestos antiaéreos !". Varios pilotos teníamos asignadas nuestras piezas donde nos desempeñábamos como Jefes de piezas y apuntadores en tanto los armeros cumplían con las funciones de sirvientes de piezas.

Cumplíamos turno en operaciones, los pilotos Jefes de sección y escuadrilla, en tanto los alféreces hacían un turno de guardia en la zona donde se hallaban los aviones.

Los turnos de cocinero y ayudante estaban en una hoja de papel pegada en la pared y se componía de un piloto, un mecánico y un armero; los utensillos eran sumamente escasos y en una única cocina de turba en tres o cuatro pequeñas cacerolas se preparaba el único menú "a la carta" de un solo plato, además, que estaba acorde con los conocimientos de cocina de quien había tocado en suerte esa jornada. Prácticamente había que racionar en dos turnos compartiendo utensillos y haciendo cola, oficiales y suboficiales por igual, para recibir el magro sustento. El pan era algo desconocido y podíamos sentirnos afortunados de poder disfrutar de dos o tres galletitas de vez en cuando en algún almuerzo o cena.

Durante la noche se controlaba quien integraba la escuadrilla de alerta del día siguiente. El Cap. Benítez se ocupaba de que no faltara nadie de tomar su enterado y también en un papel escrito a mano y fijado en la pared se iba anotando con una cruz los turnos cumplidos y los previstos.

La primera escuadrilla era del Cap. Benitez, en la que se encontraba y estaba integrada por el Ten. Brest como numeral 2, el 1º Ten. Micheloud como numeral 3 y el My. Tomba como numeral 4. Las siguientes estaban a cargo del Cap. Vila, el Cap. Grunert y el 1º Ten Fasanti.

Días de escasa actividad y pocos vuelos hicieron que volara en una oportunidad como copiloto del Cap. Grunert en una salida de reconocimiento ofensivo y me permitiera ponerme al tanto y reconocer el terreno, el que por su extensión y topografía facilitaba enormemente su memorización, recorrimos particularmente la Gran Malvina y la mitad Oeste de la Soledad. Sin novedad y un gran incentivo para su estado anímico.

Otro vuelo de este tipo ya como Jefe de sección terminó por hacerme conocer la Isla, excepto la parte próxima a Puerto Argentino a Puerto Argentino.

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

La mayor atención de estos vuelos estaba referida a la búsqueda de elementos extraños, tropas, botes, etc. y muy atento a las PAC de todos los días..."

que guió a la escuadrilla Pocker

El **MU-2B 60** regresó a SCZ donde arribó a las 17:20 hs.. Pero en BAM Cóndor faltaban aviones y no pilotos, por lo tanto ese mismo día fueron trasladados a Puerto Argentino, los siguientes oficiales: Ten. Cimbaro, Ten. Núñez y Ten. Alsogaray, quienes se desempeñarían como OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) a ordenes del CATOM.

La BAM Cóndor contaba ahora con 6 aviones de dotación.

El accionar enemigo

~~Aparte del fructífero ataque a la Estación Aeronaval Calderón - aunque desgraciado en su despliegue~~ - ~~el enemigo~~ ESTE continuó hostigando a las defensas de Malvinas mientras esperaba sus indispensables refuerzos. Así este día el arma aérea de la flota realizó bombardeos (imprecisos) sobre BAM MLV (12:30 / 15:47 / 16:26) con *Toss bombing* de diversión a la zona defendida. Ningún buque cañoneó diurno nuestras Islas, ni fue detectado en sus proximidades. Además un Sea Harrier que atacó Pto. Argentino fue averiado por nuestra A Ae. y cayó al mar. Piloto eyectado y recuperado.

La fuerza Aérea Sur

← 2) Hay otro vuelo de E y R del LU ONN.

CRU 0810

GRA 0935

La misma tripulación

Nuestra FAS, aparte
siguientes operaciones princi

1) Comprobación el
Rafael González Osterode y el 1º Ten.
Esq. MOTHE J.
55' W; luego a 52° 30
minutos, anotando coc
1205 hs.

2) E y R cercano: OF
Martínez, Villada Ten. Herrera

3) OF Nº 107, E. y R. un TS-6 ... hs., arribó a SCZ a las 17:48 hs. **Tripulación**: Alf. Claudio Gervai, S. Aux. Orlando J. Falcón, P. S. Tomás Manzanares (CP).

4) E y R zona GRA: Un **LR-35 A, tripulación**: Cap. González, 1º Ten. Ronconi. **Despegó** de GRA a las 16:00 hs.; **arribó** a GRA a las 17:40 hs.

Confirmar Nº de O.F.

5) E y R - OF 106 - PLATINO I 1 TS 60 (LU-MSN)

SCZ 0859

" 1141.

TRIP. ALF GALVÁN Ramón

" GERVAI Claudio

CP Mario Juárez

75

Aquí faltan: ~~Vita~~
Canino R
CP. Fraire O.
Ovejero R
Salzano C.

H-93 - CHINOOK CH-47

1) 1ra TTE Giaigischia Horacio
1ra TTE Brower Julio
Fernández R DWN 10:35
Lavorato R DWN 12:35
Vera M
White H

2) My. Pose Oscar
1ra TTE. Beltrame Alberto
Fernández R DWN 1610
Lavorato R DWN 1735
Vera M
White H

Puente Aéreo

?(CAT) orden del comando aereo de Transporte

Tres Cruces

a) TC-65. Indicativo **ARIES, tripulación**: My. Bruno, Vcom. Moro, My. Maldonado, C. P. Figueroa, C. P. Fretes, S. P. Daverio, S. P. Lujan. **Despegó** de CRV a las 17:10 hs. **Arribó** a MLV a las 20:10 hs. **Despegó** de MLV a las 20:35 hs. **Arribó** a CRV a las 23:35 hs. **Trasladó** 15.000 Kgs. de carga y 42 pax CR 156. Entre su carga iba un cañón 155 y munición (El que por fin podría repeler los ataques nocturnos de las fragatas).

Antonio

b) TC-63. Indicativo ~~LIBRA~~ PACO, **tripulación**: Vcom. Dominguez, My. Bernardi, My. Videla, ~~E. Gamino~~ Lozano R., S. Aux. Humoller, C. P. Gonzalez, S. P. Farias. **Despegó** de CRV a las 20:05 hs. **Arribó** a las 23:15 a Malvinas. **Despegó** de Malvinas a las 23:30 hs. **Arribó** a CRV a las 02:30 hs. **Trasladó** 11.280 Kgs. de carga, 28 pax CR.157. ~~Anexo carga (??????)~~

Jorge E Walter

del día 16 de Mayo CAT

c) TC-68. Indicativo **TERO, tripulación**: My. Bolzi, Cap. Sampietro, My. Vila, S. Aux. ~~Lozano~~. **Despegó** de CRV a las 18:20 hs., **arribó** a MLV a las 22:00 hs. **Despegó** de MLV a las 22:20 hs., **arribó** a CRV a las 03:15 hs. del 16-V **Trasladó** 14.500 Kgs. de carga y 18 pax CR 155 (entre su carga iba ~~un~~ otro Cñ. 155 mm.)

CAT.

Nuestros Helicópteros en el

Cumplieron ese día las sigu

1) Un (1) **Bell 212**, matricu ... as
Browning 7,62 mm. **Despe**
reabastecimiento de la ROA
Longar (P), Ten. Brea (CP),

2) Un (1) **Bell 212**, matricu
Despegó de Pto. Argentino ... de
alimentos y baterías a la RO ... a.
Longar (P), Ten. Brea (CP) ...).

3) Un (1) **Bell 212**, matricu
Despegó de Pto. Argentino ... de la
ROA. **Aterrizó** nuevament ... rgara Alejandro
(CP), S. A. Martínez (M), (

E y R

F-27 (T-43) BOLSA II

V.Com.	Agnoletti Juan	CRV	0830
Cap.	Salas Carmelo	CRV	1130
Cº 1º	Lamas Guillermo	CRV	1530
	González H X	CRV	1830

F-27 (T-41) PACÚ

My	Rodríguez Adolfo	CRV	1400
My.	Montaldo Roberto	CRV	1730
S.Aux	Seguí Rubén		
	Ríos L.		

La meteorología

Durante todo el día la me ... ubrió
todo el tiempo, sin claros; la vi ... ad de
niebla.

F-27 (TC-73) TITÁN 1

V.Com	Andelique Mario	TRE	0815
My	Santilli Egidio	CRV	1115
Cº 1º	Hernández R	CRV	1535
	Bassano C	TRE	1755

96

119

La planificación estratégica de la invasión

Para el Comando de la Task Force, la principal actividad consistía en reforzar la capacidad de batalla anfibia, a efectos de producir el desembarco previsto. Entre los muchos factores que debía tener en cuenta para lograr este propósito, existía la de la vigilancia de nuestra flota de mar a fin de confirmar su ~~no presencia~~ Posición en el TOAS.

A esto se debió que, a partir de este día y durante los 10 días subsiguientes, efectuaran siete salidas con los aviones NIMROD (RAF 201 Sqdn) con su flamante capacidad de reabastecimiento en vuelo, para rastrillar, con su poderosa capacidad electrónica, un área (por salida) de 400 millas náuticas de ancho y 1.000 millas náuticas de largo, que cubría holgadamente el litoral argentino del TOAS y detectar, con seguridad, ~~en clln~~, todo tipo de embarcación de tamaño superior a ~~X~~ una lancha. Sus radares *Searchwater* eran capaces de detectar el perfil aproximado de cualquier buque y determinar su longitud. Además, ~~sus receptores radar~~ podían detectar ~~posibles~~ emisiones radáricas de cualquier buque en el mar (Libro SAW; pág. 92 y Libro FAW; pág. 403)

Cada una de estas misiones insumían 19:00 horas de vuelo continuado, siendo necesarios como mínimo, 3 REV. Normalmente su ruta, a Nivel de vuelo 7.000 / 12.000 pies, era desde Isla Ascensión 150 millas náuticas al N. de Pto. Argentino; 270° hasta 60 millas náuticas costa argentina y desde allí paralelo a nuestro litoral hasta 90° MDP y regreso a Ascensión. Hasta de la luego, Rº

Estas costosas y riesgosas operaciones de E y R, demostraron la deficiencia de información satelital que poseía la ~~conducción~~ Flota británica.

Otros sucesos

La FAS mediante ~~X~~ mensaje ~~1515/15~~ solicitó nuevamente al Comandante del TOS, se le subordinen los medios aéreos A4Q y SUE ~~de Grande~~ bajo control operacional ~~de~~ la FAS. Al día siguiente el Comando TOAS comunica por mensaje 4991 (23:00 hs.) reiterando su decisión del 1° de mayo e *informa que dichos medios, por misión y teatro corresponden a este Comando (TOAS).*

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

Día 16 de mayo de 1982

(Domingo)

El accionar enemigo

Continuando su esquema rutinario (adoptado desde el 1° de mayo) el enemigo aeronaval perseveró en sus acciones de desgaste mientras aguardaba sus refuerzos. Así, el arma aérea de la flota realizó las siguientes incursiones:

a) 05:10 hs. 2 aviones Harrier atacaron depósitos de combustible en Bahía Fox. Resultan heridos un Oficial, un suboficial y dos soldados del E. A.

b) 10:10 hs. Un ataque de aviones Harrier sobre zona Pto. San Carlos y Darwin (posiblemente exploración fotográfica) (XZ-494 y ZA-191) Hermes.

c) 12:15 hs. Ataque de 2 aviones Harrier a BAM MLV (altura ataque mayor 20.000 pies) sobre posiciones A.Ae. Repelido eficazmente. Dos bombas explotaron próximo a G I AA, una cayó al mar.

d) 13:40 hs. Sobrevuelo (E y R) Harrier sobre Pto. Argentino.

e) 13:55 hs. Ataque de 2 aviones Sea Harrier a nuestro buque *Río Carcarañá* (Pto. King) el cual se incendió y fue abandonado sin víctimas. Atacantes. Lint. Batt en el x2459 y el Lint McHard en el XZ494 ambos aviones pertenecientes al portaaviones Hermes. El *Carcarañá* se incendió y no hubo bajas en el personal. (Com. N° 58 E. M. C.) Se recibe (CAF) Mensaje N° 126 GHO 191405 de MLVOBJF, informando ~~el~~ hundimiento buques *Isla de los Estados* y *Carcarañá*. Debe darse por desaparecido el siguiente material:

* 1 Jeep
* 6 Jeeps Land Rover
* 5 contenedores de JP-1 (4.500 litros cada uno)
* 1.500 tambores de JP-1 (200 litros cada uno)

f) 14:15 hs. Ataque de 2 aviones Sea Harrier a nuestro buque ARA *Bahía Buen Suceso* fondeado en Bahía Fox. No sufrió daños graves. (Cañones) (Auld en x2500 y Hargreaves en ZA-191) Hermes.

g) 14:30 hs. Ataque de 2 aviones Sea Harrier sobre BAM MLV (gran altura). Sin daños. Un misil de SH estuvo próximo a impactar en otro SH. Otra sección sobrevoló en altura. Un Sea Harrier probablemente averiado por A.Ae.

E y R

C-500 (LV-LZR) (Casero IV)

PAL 1330 CTE: Alf. MERCANTE

EPO ↓

PAL 1950.

LR 25 (LV-OEL) (Casero V)

PAL 0730 CTE: ACF. PIGNATO

" 1252

F-27 (T-43) Bolsa II

CRV 0830 V Com Agnoletti Juan

CRV 0930 Cap. Salas Carmelo

~~XXXX~~ 1º nulo Lamas G

González M

TTE Caballero Alfredo

Lagger F.

Panzo G.

Faldi J.

A las 22:35 una unidad de superficie, la *Glamorgan* (F-21) (Pág. 58 de *"Notas de un marino inglés"* de David Tinker), efectuó fuego naval sobre Pto. Argentino.

Nuestro Cañón 155 mm.

Como pudo observarse en nuestros cruces del Puente Aéreo (día 15 de mayo), los aviones de FAA habían trasladado a nuestro Ejército en el TOM, tres cañones de 155 mm., novedad de CITEFA, que aunque en escaso número, su accionar ~~posterior~~ produjo una sorpresa técnica al enemigo ~~naval y de tierra~~. Su primer empleo se produjo este día contra la fragata que, entre las 22:35 y las 22:38 hs. efectuó fuego naval sobre Pto. Argentino. Los disparos del cañón CITEFA, de un alcance no previsto por los buques que bombardeaban nuestras posiciones produjo el inmediato retiro de la Fragata Británica.

Tanto era la molestia que les ocasionaba, que posteriormente emplearon sus medios para tratar de neutralizarlos.

Nuestras Operaciones Aéreas

La FAS no ejecutó este día misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas de armas para cuando el enemigo debiera necesariamente entrar dentro de su ~~alcance~~, a efectos de realizar la operación anfibia de envergadura, inevitable, en cualquier momento. (Se habían interrumpido ya las negociaciones diplomáticas).

Así, este día la FAS cumplió las siguientes operaciones.

1) **Verificación y ajuste del CIC MLV** (Rd y VHF) **OF Nº 2108**: Un (1) avión LR-35, indicativo **TIFÓN, tripulado** por el Vcom. de la Colina / 1° Ten. Bianco. **Despegó** de CRV a las 17:30 hs. a nivel de vuelo 300 a 50° 30' S / 62° 00' W y **regresó** a CRV a las ~~19:55~~ 20:00 hs.

2) **Puente Aéreo**: Orden del Comando Aéreo de Transporte **(CAT) Nº 158**, un C-130 indicativo **PATO**, matrícula TC-65. **Despegó** de CRV a las 23:05 hs.; **tripulación**: Cap. Martel, Cap. Krause, Vcom. Meisner, C. P. Cardone, C. P. Cantesano, S. Aux. Gatto, S. A. Albelos. Esta misión, ya en vuelo, fue cancelada por *"situación táctica desfavorable"* en BAM MLV - informada por el CATOM (24 hs.). **Arribó** a CRV a las ~~00:00~~ 01:00 del 17 de Mayo

3) **Exploración y Reconocimiento Lejano**: Un (1) B-707, tripulado por el Vcom. Muñoz, My. Conte. Despegó de EZE a las 09:30 hs. Arribó a EZE a las 16:40 hs.

122

CHINOOK CH-47C (H-93).

1º vuelo:

1º TTE Grifol Antonio
1º TTE Fernández Manuel

Prats R.	DWN 1225
Alvarez J.	MLV 1340
Villarreal L.	x Elefante y
Pidemi A.	San Carlos

2º vuelo: la misma tripulac.
MLV 1635 / DWN 1715

bajas ni heridas.

14:35. 2 av. Sea Harrier atacaron el buque Bahía Buen Suceso, fondeado en Bahía Zorro, S/consecuencias personales ni materiales

Diario de Guerra del TOAS
Dia 16-V-82

ESCUELA DE AVIACION MILITAR · PROMOCION XIX ·

Escuadrón Helicópteros en Malvinas

Cumplieron este día las siguientes salidas:

a) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR**, **armado** con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm. **Despegó** de Darwin a las 09:30 hs. para cumplir una **misión** de exploración y reconocimiento visual, **aterrizó** nuevamente allí a las 11:30 hs. **Tripulación**: Ten. Vergara (P), Ten. Sánchez (CP), C. 1° López A. (M). Alejandro Saturnino

b) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que el anterior, **despegó** de Darwin a las 12:00 hs. para realizar una tarea de **traslado** de personal, **aterrizó** nuevamente allí a las 15:30 hs. **Tripulación**: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), C. 1° López A. (M), C. 1° López R. (OP). Marcelo Héctor R.

c) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **TORDO**, **armado** igual que los anteriores, **despegó** de Darwin a las 17:50 hs., para realizar **relevos** del personal de la ROA, **aterrizó** nuevamente allí a las 18:10 hs. **Tripulantes**: Ten. ~~Vergara~~ LONGAR, Luis (P), Ten. ~~Sánchez~~ (CP). BREA, Gustavo - Lopez, R.

Las actividades en el TOM

El CATOM, BAM Cóndor, cumplió este día cuatro (4) salidas de IA-58, que patrullaron, en Reconocimiento Ofensivo las costas del Estrecho de San Carlos, donde existían indicios de movimientos de infiltrados pero no detectaron su presencia. Nos dice el Cap. Vila:

> ***"El Domingo 16, como todos los feriados, teníamos novedades de los Ingleses; este día tuvimos cuatro salidas, se estimaba que algo pasaba en el extremo Occidental de la Isla; posiblemente la colocación de un radar; salimos con el Ten. Cruzado (A-509 y A-516) Estimo que algo debe haber habido, mi numeral vio un movimiento que nunca más volvimos a identificar, posiblemente hun sabido mimetizarse en base a su experiencia, si es que realmente estaban haciendo algo allí".***

Miguel

La otra salida la cumplieron el Ten. Giménez (A-509) y el Ten. Morales (A-516).

Carlos E.

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

La apreciación del CATOM (Brig. Castellanos)

Este día, el Comandante de la FAS, Brig. Ernesto H. Crespo, recibió un importantísimo informe del Brig. Castellanos el cual, por su exactitud en la apreciación inmediata, constituiría una pieza histórica de gran valor.

Hay que ver si está el informe y agregarlo — no está

Las previsiones enemigas para el desembarco

En el HMS *Fearless* cuya posición oscilaba entre los meridianos 56 / 57 ° W y los paralelos 51 / 52 ° S, el Brig. Julián Thompson, Comandante de las Fuerzas de desembarco 3° Brig. Inf. Marina - Comandos, imponía a sus subordinados de la Orden de Operaciones para el desembarco y ajustaba los detalles para su ejecución (Libro NO PICNIC, Pág. 46 / 53)

Reorganización del Alto Comando Argentino

En los órganos de planificación del Comité Militar (COMIL) se estudió la posibilidad de reagrupar en CRV a las distintos Comandos Operativos (CTOAS - CAE - FAS). De aquí nacería el CEOPECON (Centro de Operaciones Conjuntas) que mejoraría la conducción estratégica operacional de nuestras Fuerzas.

124

Lear Jet 35 (T-24) Relevamiento aerofotográfico
(POMO) E y R Cercano

Tripulación

Bianco, Eduardo 1º Tte XX CRV: 07:20
~~EVL~~ CRV: 09:35
Casado, Eduardo Tte MLV
Cuscueta, J.
PANDA, G.
PREVEDI, R.

ESCUELA DE AVIACION MILITAR · PROMO

Día 17 de mayo de 1982

(Lunes)

La situación en Malvinas

Nuevamente el enemigo atacó nuestras posiciones con su aviación embarcada. Desde el *Invincible* que se mantenía entre los meridianos 56 / 57 ° W y los paralelos 51 / 52 ° S, atacaron:

1) 08:30 hs.: 2 aviones Sea Harrier con bombas de explosión aérea a las posiciones de la 3° batería (cañones) del G1 AA en BAM MLV, deteriorando un cañón antiaéreo.

2) 2 aviones Sea Harrier a la BAM Cóndor en vuelo rasante. Al intentar nuevo ataque un avión averiado (sin confirmar) por la pieza N° 4 del G1 AA en Darwin.

3) PAC orbitando sobre el mar, al Este, sin dirigirse al archipiélago en varias oportunidades del día.

La meteorología era marginal, con breves períodos de mejoría. Viento calmo. Neblina.

La FAS

La FAS siguió velando sus armas y ejecutó las operaciones aéreas rutinarias:

1) **De Diversión:** (Detección emisiones radar del ENO) Un (1) **LR-35** A, OF N° **2110**, indicativo **POMO, tripulación:** Ten. Bianco, Ten. Cassado. **Despegó** de CRV a las 07:20 hs. L / SJU - a nivel de vuelo 300 a 50° 30' S / 62° 30' W y luego a 51° 61' S / 61° 30' W, arribó a CRV a las 09:35 hs.

2) **Puente Aéreo:** Dos Cruces

a) 1 **C-130**, matrícula **TC-65**, indicativo **PAMPA, tripulado** por el Cap. Martel, Cap. Krause, Vcom. Meisner, C. P. Cardone, S. Aux. Gallo, S. Aux. Albelos, C. P. Cantesano. **Despegó** de CRV a las 12:45 hs. **Arribó** a MLV a las 16:03 hs. **Despegó** de MLV a las 16:20 hs. y **arribó** a CRV a las 19:15 hs. Transportó carga de 14.500 Kgs. y 11 pax.

3) Por **OF. 7043**, se pusieron a disposición del CAE cuatro (4) aviones **BMK 62/TMK 64 CANBERRA** indicativo **PUMA**, matriculados **B-104**, **B-109**, **B-111** y **B-112**, y un (1) **LR-35 A** para operación estratégica. **Tarea**: Destrucción OM (Buque petrolero). **Ruta de ida** TRE - MDP - OM. **Ruta de regreso**: OM - MDP. Guía de Sección a OM, avión **LR-35 A**. Posición OM proporcionada a FAS por CAE.

4) **Exploración y Reconocimiento Visual**: Un (1) avión **BMK 62/TMK 64 CANBERRA**, matriculado **B-101**, **tripulación** Cap. Bredeston, Lozano E. y Segat. **Despegó** TRE 10:30 hs. pasando por MDY y **arribando** a TRE 12:28 hs.

T-24 — Diversión — OF 2153 — PUA III

Cap Arques Miguel CRU 0250
Tte Cercedo Gustavo CRU 0530
Cap. Lotufo Marcelo x NLU

Cap Arques — OF 2169
Tte Cercedo — E. y R.
Cl. Rocha Dardo CRU 1830
Cap. Lotufo CRU 2055
1º Tte Bonaz, Miguel A NARDO
Ojeda

T-21 — OF 2151 — PÚA — Diversión — EyR

De la Colina R CRU 0005
Felice E CRU 0235
Lagger E

T-21 — ~~PUA~~ — EyR

De la Colina CRU 2110
Felice CRU 2310
Paigés

T-23

Ronconi GRA 0315
Benza
Mothe GRA 0515

OF 2154 — FENIX — DIVERSIÓN

My. Gonzalez Ricardo SJU 0530
Cap. Ceaglio Ricardo " 0720

T-22 — EyR

Cap Buira, Antonio GRA 1340
Tte Caballero Alfredo GRA 1445
López, A.

EyR

Buira GRA 1450
Caballero GRA 1555
López

LR 35 — LV-ONN — OF 2156 — POTRO — Diversión

Cap Martinez V. Juan GRA 0535
1er Casado Eduardo GRA 0655
Cuscueta, J.

LR-35 — Diversión — OF 2164 — SOL

1º TTE Acosta Edgardo
Alf. Redonda Juan
SJU 2241
" 2359

Esto es lo único que esta documentado ¡que Dios los ayude!

MATRICULA C-130	HORAS VOLADAS	CARGA Kg	PAX	MISION	INDICATIVO	CRV	MLV	MLV	CRV
TC-70	07:00			REV					
TC-70	05:10			REV					
TC-69	26:05			REV (3)					
TC-70	05:50			REV					
TC-69	09:15			REV					

b) 1 C-130, matrícula TC-63, indicativo CAIMÁN, tripulado por el Vcom. Demarco, My. Maclay, Cap. Martiarena, S. Aux. Farina, C. P. Rulli, S. M. Castillo, S. Aux. Corte. Despegó de CRV a las 14:30 hs. ... MLV a las 17:45 hs. Despegó de MLV a las 18:00 hs. Arribó a ...ax.

Cabrera, J. — José A. — Juan M. — J. — E. — M. — M. — C. — ¿

Quien?

...DP para operación ~~...~~

CA...

Ofe... ...ida de Reconocimiento resp... ...nientes de Pto. Howard) Car... ...n en el Estrecho de San por... ...3 ejecutaron esta misión,

GRUNER

...12:00 hs.)

...:30 hs.)

...e no vieron a los Pucará. ...a pista.

...armado con cuatro (4) ...hacia Pto. Argentino a ...aterrizó en Darwin a las ...P), S. A. Martínez (M) y C. 1º López R. (OP).

Luis — Gustavo — J.

(1)

E y R con Radar

F-27 (T-43) BOLSA II (1820)

CRV: 08:30
CRV: 11:50
CRV: 16:00
CRV: 19:00

TRIP.
My Botto, Osvaldo
My Salvarredi, Roberto
Cº/Nº Simón, Mario
German, J

F-27 (TC-76) TITAN

EPO: 09:00
VIE: 12:40
VIE: 13:30
EPO: 16:30

TRIP.
Vcom Ronconi, Luis
Vcom Quellet, Ricardo
CP Solis, R
Alonso, M

F-27 (T-41) PACU B y Rescate Sobre Tierra

CRV: 13:45
CRV: 17:35

El HMS *Atlantic Conveyor*

Este día el portacontenedores *Atlantic Conveyor* arribaba a las proximidades de la zona TRALA y los Harrier GR3 que transportaba (14 aviones) eran preparados para ser transferidos a los portaaviones

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

El HMS *Invincible*

de la Fragata

helicoptero Sea King

Dos helicópteros Sea King (ZA-290 y ZA-292) fueron transferidos del Hermes al *Invincible* durante la noche del 17 de mayo para una operación de reconocimiento de largo alcance, la cual adquirió notoriedad cuando uno de ellos fue destruido. El *Invincible* se dirigió hacia el Oeste acompañado ~~del~~ *Broadsword* navegando a 25 Kt. a distancia de una milla entre ellos, en total oscuridad y silencio radar. El Lt. Hutchings (RM) y su tripulación despegó del *Invincible*, en el ZA-290 a las 00:15 hs. del 18 de mayo, aparentemente con un contingente de personal SAS abordó ~~y~~ luego los dos buques invirtieron su rumbo, de vuelta hacia las posiciones del Carrier Battle Group (al Este de MLV). Aunque no existe explicación oficial de esta operación se ha sugerido que la misión era ~~insertar~~ infiltrar Fuerzas Especiales en el Continente ~~Sudamericano~~, próximos a la Base ~~SAE~~ de Río Grande. El ZA-290 ~~fue aterrizado por Hutchings~~ se accidentó esa mañana en una playa (*Agua Fresca*) a unas 11 millas de Punta Arenas, al Sur de Chile. El Sea King fue deliberadamente incendiado por su tripulación (Lt. Hutchings, más Lt. A. R. C. Bennet y tripulante Imrie) quienes se rindieron a las autoridades chilenas algunos días después y fueron ~~consiguientemente~~ repatriados al Reino Unido.

El otro helicóptero (ZA-292) permaneció a bordo del *Invincible* como reserva del anterior y retornó al Hermes el 18 de mayo.

~~[illegible]~~ de Comandos

104(7)

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

18 de mayo de 1982

(Martes)

En Puerto Argentino

Desde antes del amanecer (entre las 05:10 hs. y las 09:30 hs.), las PACs británicas estuvieron activas, nuestros radares registraban sus movimientos y aproximaciones (y algunos sobrevuelos a gran altura) sobre el archipiélago, lo que obligaba a alertar a todo nuestro sistema defensivo (en Pto. Argentino y Darwin). Hasta que a las 10:25 hs., dos aviones Harrier GR 3 atacaron, siempre en altura, la zona de ~~A~~ AA e del aeropuerto (piezas de 35 mm.). Repitieron el ataque a las 12:25 hs. y a las 14:32 hs. sobre la misma zona y a las 17:07 hs. sobre la Península de Fresynet, a 1.200 mts. de un centro poblado, al tiempo que se arrojaba chaff desde un avión. Estos molestos ataques, si bien mantenían en vilo a nuestros defensores malvinenses, no producían mayores daños. Parecía una réplica de nuestras tácticas Fénix, que a esta altura del conflicto, habían descubierto.

En Darwin

Desde nuestra BAM Cóndor, dos aviones IA-58 realizaron Reconocimiento Ofensivo de rutina entre las 08:00 y las 08:30 hs. con meteorología marginal, sin encontrar objetivos. Tripulación A-516: el Cap. Benítez; y del A-581, el Ten. Brest, Néstor Jorge

Asimismo el enemigo atacó con dos aviones Harrier GR 3 (RAF) a la A Ae de nuestra BAM Cóndor. Uno, procedente de (EN) lanzó chaff a la Central Skyguard mientras que el otro bombardeaba con bombas BL-755 (Beluga) la posición que había tenido el radar ELTA. Este ya lo había detectado y dado la alerta a las diferentes piezas de 20 mm. que lo recibieron con fuego cruzado ~~de todas las piezas~~. El avión largó dos contenedores de belugas completos a tan poca altura que quedaron intactas, sin explotar. NE X

La meteorología en Malvinas

Amaneció cubierto, con llovizna. Visibilidad de 2 / 5 Km. Luego empeorando, descendiendo techo y visibilidad, a partir de las 17:00 hs. niebla.

129

Pacu es un F-27
T-41 que vuela la
misión 191 y la
misión 162 es indica
tivo MARTE - (Mje 4095
18/5/82) Int Trip d.T ha
18 de Mayo

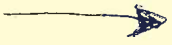
Nuestros helicópteros

CHINOOK CH-47 C - (H-93)

DWN 1200 } x MLV.
DNN 1400 }

de Koning.
Brouwer Julio
1er TTE. Giaigischia Horacio
" " Pistoni A.
Alvarez J.
Vera M
CP. Fernández R.

ESCUELA DE AVIACION MILITAR · PROMOCION XIX ·



En Comodoro Rivadavia

El Comando de la FAS sólo ordenó este día dos cruces con aviones C-130, ellos fueron:

1) TC-63, indicativo PEGU, **tripulación**: Comandante Cap. Martel, 2° piloto Cap. Krause, Navegador Vcom. Meisner, ~~Suboficial Castro~~ y Suboficial Albelos. **Despegó** de CRV a las 15:05 hs., **voló** 07:15 hs., en total y a su arribo a MLV no pudo entrar por meteorología; **regresó** a CRV donde arribó a las 23:20 hs.

2) TC-65, indicativo LIBRA, **tripulación**: My. Palazzi, Vcom. Sanchotena, Vcom. Tribiani, S. Aux. Romero, C. P. Torres, S. P. Arévalo, S. P. Sánchez. **Despegó** de CRV a las 13:15 hs, **arribó** a MLV a las 16:20 hs.; **despegó** de MLV a las 16:40 y **arribó** a CRV a las 19:10 hs. **Transportó** 15.200 Kgs. de carga y 4 pas.

Nuestros Helicópteros

Cumplieron este día las siguientes salidas

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO, armado** con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm.; **despegó** de Darwin hacia Pto. Argentino a las 09:00 hs. para cumplir una **misión** de traslado de material SAM 7 "Strella", **aterrizó** en Darwin a las 10:10 hs. **Tripulación**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), C. P. Carmona (M), C. P. Gómez (OP) y C. Vega (A).

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO, armado** igual que el anterior; **despegó** de Darwin hacia Pto. Argentino a las 09:30 hs. para cumplir una **misión** de patrullaje, **aterrizó** a las 11:00 hs. **Tripulación:** Ten. Sánchez (P), Ten Vergara (CP), C. 1° López A. (OP), C. 1° López R. (OP), C. 1° Montaldo (A).

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO, armado** igual que los anteriores; **despegó** de Darwin a las 17:00 hs. para cumplir una **misión** de traslado de material SM 7 "Strella" y personal. **Arribó** a Darwin a las 17:30 hs. **Tripulación**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), C. P. Carmona (M), C. P. Gómez (OP), y C. Vega (A).

De un Diario de Guerra

Este día. el Jefe del Departamento de Inteligencia del CATOM, Comodoro Mendiberri escribió, entre otros acontecimientos, en su Diario de Guerra:

130

E. y R.

B-707- (TC 92) TRONCO

PAc 0700 Vcom Muñoz R
PAc 1520 " " Genolet Horacio
Hurley A.
Ramos J.
Nobile J.
Massa E.

F-27- (T-43) BOLSA II Misión 193

CRV 0825 My. Botto Osvaldo
CRV 1205 Salvarezi Roberto
CRV 1530 Simón M.
CRV 1850 Germán J.

F-27 (T-41) PACÚ Misión 191

CRV 1355
CRV 1745 →

ESCUELA DE AVIACION MILITAR · PROMOCION XIX ·

"22:30 hs. ARGENTINA rechaza propuesta británica para cese de fuego. Mucha gente preocupada."

De *La Gaceta Argentina.* (Diario de Pto. Argentino)

Se leyó entre otras noticias y comentarios, el siguiente aviso:

AVISO DE LA GOBERNACIÓN MILITAR

"Se hace saber a todo el personal militar destacado en este territorio, que todos los edificios, propiedades, vehículos de todo tipo, bienes de consumo, etc., son propiedad de particulares y que están y deben ser amparados con contratos celebrados con sus respectivos propietarios, a quienes se paga con fondos del Estado Nacional Argentino, por lo que no existe ni debe existir confiscación alguna.

También son sufragados con fondos nacionales todos los daños ocasionados a particulares, que en su gran mayoría, y por haber nacido en estas Islas, son nuestros compatriotas."

Exploración y Reconocimiento cercano

Se realizaron las exploraciones cercanas de rutina:

1) **OF Nº 112**, Platino I, **TS-60 (LV-MSN)**. **Despegó** de SCZ a las 09:28 hs. **Arribó** a SCZ a las 12:28 hs. **Tripulación**: Alf. Jorge Seco, Alf. Jorge Arrechea, C. P. Mario Juárez. ✓

2) **OF Nº 113**, Platino II, **TS-60 (LV-MDM)**. **Despegó** de SCZ a las 15:01 hs. **Arribó** a SCZ a las 18:01 hs. **Tripulación**: Alf. Eduardo La Torre, Alf. Claudio Gervai, S. Aux. Orlando Falcón. ✓

3) **OF Nº 2119**; un (1) Lear Jet **LR-35 A**, matrícula **T-23**, indicativo ~~POMO~~ CACO, cumplió una **misión** de Exploración y Reconocimiento en zona R; **despegó** de Río Grande a las 14:30 hs. y **arribó** a las 17:00 hs. La **tripulación** estaba formada por el Cap. Nicolás Benza, el 1º Ten. Ronconi y el C. 1º Mothe. ✓

4) **OF Nº 2118**; un (1) Lear Jet **LR-35 A**, indicativo ~~CARDO~~ POMO, cumplió una **misión** de Exploración y Reconocimiento en zona L. **Tripulación**: Cap. Martínez, Villada Juan Ten. ~~Cerrado~~ Herrera L., C-1: Rocha Dardo. **Despegó** de GRA a las 13:54 hs., **arribó** a GRA a las 16:25 hs.

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

Día 19 de mayo de 1982

(Miércoles)

La meteorología

En Pto. Argentino había neblina y solo 2 Km. de visibilidad.

Esta situación se mantuvo durante toda la mañana, con algunos claros al mediodía, pero cerrándose a partir de las 16:00 hs., hasta que, a las 19 hs. apareció una llovizna y el cielo quedó invisible.

El enemigo

Mientras el Grupo de Desembarco Anfibio de la Task Force al mando del Comodoro Clapp, aprestaba naves para el asalto en San Carlos, el Brigadier Julián Thompson, desde el HMS *Fearless* Comandante de las Fuerzas de Asalto (3° Brigada) reubicaba su personal y unidades en dichas naves y ultimaba sus preparativos para la operación SUTTOM; este grupo se mantuvo en una posición a 200 millas náuticas al EN ~~E~~ NE de Puerto Argentino.

El Carrier Battle Group, al mando del V.Alte. Woodward, continuó con sus maniobras de superficie y realizó este día dos operaciones principales con ambos portaaviones.

1) Desde el HMS *Invincible* ~~efectuó~~ se efectuaron ocho (8) salidas de PAC, entre ellas 2 aviones Harrier GR 3 que atacaron a gran altura (sin precisión) nuestras posiciones terrestres en Monte Kent a las 10:00 hs. Estas salidas iban dirigidas a una concentración de helicópteros de nuestro Ejército que ~~en~~ el ENO había detectado ~~en ese lugar.~~ Afortunadamente no se encontraban los helicópteros en ese lugar y momento.

2) El HMS *Hermes* continuó recibiendo la dotación de Harriers GR 3 del Escuadrón 1 de Caza de la RAF que, transferidos del HMS *Atlantic Conveyor* se integraron al Escuadrón 800. Asimismo, el día anterior había recibido cuatro (4) Sea Harrier más. Todo ello les obligó a desprenderse de algunos helicópteros que fueron desplegados a otros buques.

La FAS

Mientras tanto, el Comando de la FAS, planificaba y controlaba la ejecución de los siguientes cruces que ese día ofrecían variantes operativas:

1) Un **C-130,** matrícula **TC-66,** indicativo **ARIES; tripulación**: Cap. Martel, Cap. Krause, Vcom. Meisner y Suboficiales Albelos, Cardone M., Cantizano C., Gatto O.. **Despegó** de CRV a las 15:50 hs., voló durante **6 horas y 35'** y no pudo aterrizar en MLV por meteorología; **regresó** a CRV a las 22:25 hs.

2) Misión Nº 163, un **C-130,** matrícula **TC-68,** indicativo **TRONCO; tripulación**: Com. Martínez, My. Palazzi, Vcom. Sanchotena, Vcom. Tribiani, S. Aux. Romero, C. P. Torres, S. P. Arévalo, S. P. Sánchez. Debe destacarse que el Com. Martínez (Jefe del Grupo 1 de Transporte) no estaba designado para esta difícil misión, pero decidió acompañar a los tripulantes de la misma. **Despegó** de CRV a las 13:15 hs. **Misión**: lanzamiento carga aérea zona Darwin. Por primera vez nuestra aviación de transporte realizó este tipo de entrega. Lo hizo a las 16:04 hs. entregando por lanzamiento ocho (8) toneladas de víveres, munición y vestuario, regresando a CRV donde **aterrizó** a las 18:35 hs.

Veamos el informe del Equipo de Control de Combate (ECCO) en el TOM, ~~del 1º Ten. Rodolfo Yuse~~:

> ***"Una vez seleccionada y demarcada la pista de lanzamiento en las inmediaciones de la BAM Cóndor, con la colaboración del personal de FAA, destacando en dicha BAM, se realizó a las 16 hs. el lanzamiento previsto. ~~El mismo se efectuó con todo éxito,~~ arrojándose dieciséis (16) bultos aproximadamente, conteniendo ~~los mismos~~ ropa y alimentos, los cuales se recuperaron en su totalidad.***
>
> ***El tipo de lanzamiento efectuado no coincidió con la orden recibida por el Jefe del ECCO. En lugar de realizarse el lanzamiento de carga a baja altura, para lo cual había sido preparada la zona, se efectuó lanzamiento ~~de contenedores tipo A-22~~ a una altura de 600 pies (183 mts.). El rumbo de pasaje del avión no coincidió con el sugerido por el personal del ECCO. Finalizada esta operación se recibió por parte del Jefe de la BAM Cóndor la orden que el personal y medios debían trasladarse a Bahía Fox, con la misma misión, seleccionar y demarcar una pista de lanzamiento en dicha localidad. El equipo fue infiltrado en la zona por un helicóptero Bell 212 de la FAA."***

3) Misión Nº 169, un **C-130,** matrícula **TC-63**, indicativo **PATO; tripulación**: Vcom. Noe, My. Briend, Cap. Bilmezis, S. M. Cufre, C. P. Golier, S. A. Marnom, S. P. Lastra. **Despegó** de CRV a las 13:15 hs. **Trasladó** a BAM MLV 14.200 Kg. de carga y 8 pax. Se evacuaron heridos. **Arribó** a MLV a las 16:15 hs. **Despegó** de MLV a las 16:25 hs. **Arribó** a CRV a las 18:55 hs.

Agregar etiquetas

H-85 (Bell 212) (

TEN. Pinto Marcelo DNN 1300

TEN. Ludueña Héctor R. DNN 1345

Palacios E

CHINOOK (H-93)

My Pose Oscar

1ra TTE. Beltrame Alberto DNN 1040

H. White DNN 1235

R. Prats DNN 1630

R. Lavorato DNN 1730

L. Villarreal

Los helicópteros de Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **HALCÓN, armado** con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm. **Despegó** de Darwin a las 09:00 hs. para cumplir una **misión** de traslado de personal de la ROA, **aterrizó** nuevamente allí a las 09:45 hs. **Tripulación:** Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), y C. 1° Palacios. (M)

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85,** indicativo **TORDO, armado** igual que el anterior. **Despegó** de Darwin a las 11:30 hs., para realizar una **misión** de traslado de personal y material de la ROA, **aterrizó** nuevamente allí a las 12:30 hs.; **tripulación**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), C. 1° Palacios. (M)

* Un (1) **Bell 212,** matrícula **H-83,** indicativo **CÓNDOR, armado** igual que los anteriores. **Despegó** de Pto. Argentino a las 09:00 hs., para realizar una **misión** de traslado de personal y material de la ROA, **aterrizó** nuevamente allí a las 12:20 hs.; **tripulación**: Ten. Vergara (P), Ten. Sánchez (CP), C. 1° López A. (M), C. 1° López R. (OP).

* Un (1) **Bell 212,** matrícula **H-85,** indicativo **GATO, armado** igual que los anteriores. **Despegó** de Darwin a las 16:10 hs. para realizar una **misión** de traslado de personal y material de la ROA, **aterrizó** nuevamente allí a las 17:00 hs.; **tripulación**: Ten. Brea (P), Ten. Longar (CP), C. 1° Palacios (M).

`* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83,** indicativo **PATO, armado** igual que los anteriores. **Despegó** de Puerto Argentino a las 16:30 hs. para realizar una **misión** de traslado de material. **Aterrizó** nuevamente allí a las 17:40 hs.; **tripulación**: Ten. Sánchez (P), Ten. Vergara (CP), C. 1° López A. (M), C. 1° López R. (OP).

Exploración y Reconocimiento

En el ámbito lejano, un B-707 realizó exploración lejana en el área marítima central. Era el TC-93 que despegó de Ezeiza a las 15:50 hs., y cuyo piloto fue el Vcom. Ritondale, y el Cap. Barbero. Arribó a EZE a las 17:50 hs. sin novedad.

En el ámbito cercano, se cumplieron las siguientes salidas:

1) **OF Nº 2124**, un **LR-35 A**, indicativo **MALO, despegó** de GRA a las 12:~~10~~ hs., hacia zona S, a 59° 30' S / 56° 00' W y luego a 59° 30' S / 65° 00' W. **Arribó** a GRA a las ~~14:58~~ hs. **Tripulación**: Cap. Martínez, Ten. ~~Cercedo~~.

E y R.

F-27 - (T-41) Plata

My Rodríguez Adolfo
" Montaldo Roberto
S Aux Seguí Rubén — CRU 1340
Ríos L " 1710

F-27 (TC-76) TITÁN

V.Com Quellet Ricardo — EPO 0845
" " Roncoli Luis — VIE 1240
CP. Solís R. — VIE 1330
Alonso M. — EPO 1615

F-27 - (T-43) BOLSA II

My Botto Osvaldo — CRU 0845
" Salvanedi Roberto — CRU 1225
Cº 1º Simón Mario — CRU 1525
Germán J. — CRU 1855

2) **OF Nº 2125**, un **LR-35 A**, **despegó** de GRA a las 15:55 hs. para realizar Exploración y Reconocimiento, **arribó** a GRA a las 17:15 hs. sin novedad; **tripulación:** Cap. Buira, Ten. ~~Felice~~ Caballero Alejo López A.
Antonio

3) **OF Nº 114**, Platino I, un **TS-60**, matrícula **LV-~~MSM~~ MSN**, **despegó** de SCZ a las ~~15:32~~ 09:02 hs.; voló por el sector Charlie; **arribó** a SCZ a las 11:58 hs. **Tripulación**: Alf. Jorge Seco, Alf. Jorge Arrechea, S. Aux. Orlando Falcón.

4) **OF Nº 115**, Platino II, un **TS-60**, matrícula **LV-MDM**, **despegó** de SCZ a las 15:32 hs.; voló por el sector Charlie; **arribó** a SCZ a las 17:51 hs. **Tripulación**: Alf. Eduardo La Torre, Alf. Claudio Gervai, C. P. Mario Juárez.

BAM Cóndor

Pese a las malas condiciones meteorológicas, ejecutaron ese día seis (6) salidas de reconocimiento ofensivo con aviones IA-58 *Pucará* en ambas costas del Estrecho San Carlos y adyacencias:

1) 08:30 a 10:00 hs.: A-531, Cap. Vila y A-509, Ten. Cruzado. El ROF se inició en Howard pues Ejército insistió en que había enemigos el las alturas. No se detectaron indicios, la meteorología fue muy mala.
Roberto Miguel

2) 10:30 a 11:30 hs.: A-531, 1° Ten. Fasani y A-509, Ten. Giménez.
Ricardo Héctor O.

3) 12:00 a 13:00 hs.: A-531, My. Tomba y A-509, 1° Ten. Micheloud.
Carlos Juan L.

Cañoneo nocturno

En la medianoche, (00:35 a 01:00 hs.) un buque inglés se aproximó a Puerto Argentino (20 / 25 millas náuticas); de acuerdo al libro *Carta de un marino Inglés* de David Tinker, (Pg. 58) sería la *Glamorgan* y realizó su rutinario cañoneo naval. Respondieron nuestras piezas de 155 mm. y cesó el fuego, retirándose el buque por el radial 170°.

Finalizó otro día gris, en esta vigilia de armas.

Día 20 de mayo de 1982

(Jueves)

La meteorología

Al comenzar el día empezó a incrementarse el viento en superficie, mientras se mantenía cubierto con nubes bajas a 300 mts. Las ráfagas de viento alcanzaron los 42 Km. a las 13:00 hs., comenzó una llovizna que redujo la visibilidad, durando hasta el anochecer.

La actividad del enemigo

Este día, (ahora lo sabemos) la Task Force se encontró en el día D 1 de la Operación *SUTTOM* (el asalto anfibio en San Carlos). Ubicada cada vez más próxima y numerosa en los alrededores del archipiélago - aprovechando el factor meteorológico - realizó ataques de diversión tendientes a velar el punto donde establecería su cabecera de playa. Por ello, ejecutó las siguientes misiones especiales.

1) A partir de las 06:30 hs. PACs del *Invincible* efectuaron penetraciones de diversión, acercándose y retirándose. Una de estas PAC - alrededor de las 11:00 hs., - fue vectoreada para perseguir, aparentemente a un C-130 (ACUARIO) propio, que pretendió aterrizar en MLV y no lo logró por fuerte viento.

2) A las 12:00 hs., 3 RAF Harriers GR 3 (integrado por el Jefe del Grupo y los 2 Jefes de Escuadrón - Libro SAW, Pág. 98) atacaron los depósitos de combustible de nuestra guarnición militar el Bahía Fox, sin encontrar resistencia en el objetivo.

3) A las 17:30 hs., elementos helidesembarcados (nivel sección) en proximidades de Darwin, atacaron con armas automáticas a las posiciones de artillería antiaérea de ese sector.

4) A las 20:15 hs., hubo un intento de infiltración de patrullas al Oeste de Puerto Argentino.

5) A las 22:00 hs., lanzamiento de bengalas (probablemente desde helicópteros) sobre la costa Este de la Península San Luis (al N de Bahía Anunciación).

6) A las 22:30 hs., nuevos ataques a Darwin, ahora con armas pesadas (cañoneo naval).

(TC - 63) GALLO - C - 130 - Misión 172

Ucom	Noé Roberto		
My.	Briend Roberto	CRV	1220
Cap.	Bilmezis Oswaldo	MRV	1520
	Cufré V.	"	1535
	Golser C.	CRV	1805
	Marroni J.		
	Lanzani J.		

Aunque todavía el Comando Argentino no se había percatado, la invasión ya estaba en ejecución.

La FAS

Sin tener mayor conciencia de que este día sería el último de vigilia (e inactividad) la FAS, aparte de entrenar a sus tripulantes, realizó sus operaciones de rutina: Transporte Aéreo a Malvinas y Exploración y Reconocimiento lejano y cercano:

1) **El Puente Aéreo**:

a) Un avión **C-130**, matrícula **TC-64**, indicativo **PATO, tripulación**: Vcom. Cano, Cap. Hrubik, My. Torielli, S. M. Giliberto, S. M. Aguirre, S. Aux. Fattore, S. A. Molina, **despegó** de CRV a las 16:26 hs. y regresó a CRV donde **aterrizó** a las 18:35 hs. sin novedad. Veamos el informe del ECCO, 1° Ten. Yuse:

"En Bahía Fox se encontraba desplegado el R. I. 8 de Comodoro Rivadavia y una Compañía de ingenieros 8 de Sarmiento.

Se informó al Jefe de la Ca. de Ingenieros la misión a cumplimentar en dicho lugar. En circunstancias en que se buscaba la zona más apta para efectuar el lanzamiento, sobrevolaron la zona dos aviones IA-58 Pucará que, al encontrarse vertical a las posiciones del R. 8 tuvieron que efectuar escape inmediato al recibir fuego de propia tropa. Aparentemente sin dificultades observables. Ante esta situación se solicitó al Jefe de la Ca. de Ingenieros que pusiera en conocimiento de toda la tropa acantonada en ese lugar, la presencia de un avión C-130 que haría lanzamiento de carga, dándole todos los datos necesarios para el reconocimiento del mismo, agregándole par conocimiento del personal que todo avión a hélice que sobrevolara la zona era propio. Asimismo se reiteró la presencia del avión C-130 hasta el punto de molestar al Jefe de la citada Ca.. Si bien las características de la operación eran de tipo secretas, se quiso evitar que el citado avión fuera derribado por propia tropa. Con la experiencia recogida en el lanzamiento anterior se marcó una zona, de manera tal que el avión efectuara el lanzamiento cualquiera fuese el rumbo de entrada a la zona y no tuviera que efectuar un cambio de rumbo que demorase la operación. A las 16:00 hs. se efectuó el lanzamiento con todo éxito, arrojándose aproximadamente dieciocho(18) bultos, tres de los cuales cayeron al agua, a consecuencia del fuerte viento reinante. Los mismos fueron recuperados de inmediato encontrándose a 10 mts. de la costa [illegible]. Dichos bultos contenían en su interior,

ropa de vestir, no ocasionándose ningún tipo de pérdidas; ~~el resto de la carga se recuperó sin novedad.~~

Finalizado el lanzamiento, cuando el avión sobrevoló las posiciones del R. I. 8 ~~se abrió~~ abrieron fuego contra el mismo pese a las reiteradas advertencias que se habían efectuado con anterioridad. ~~El C-130 abandonó la zona sin novedad.~~ Horas más tarde el suscripto requirió ante la Jefatura del R. I. 8, un enlace radioeléctrico con las posiciones de Pto. Argentino con la intención de conocer el arribo del C-130 a CRV el cual se efectuó sin novedad. (L)Jefatura del R. I. 8 se comunicó con el suscripto par informarle de su pesar por los acontecimientos ocurridos con el C-130 y puso en mi conocimiento que el responsable, un subteniente que dio la orden de abril el fuego había sido sancionado y relevado de su puesto.

Cumplida esta misión el ECCO quedó totalmente incomunicado con sus mandos naturales, que se encontraban en Pto. Argentino; en tres oportunidades se requirió al R. I. que mantenía enlace con Pto. Argentino que informara que había finalizado la misión del ECCO en el lugar y que esperaba orden, nunca se tuvo respuesta.

Ante esta situación, el suscripto, conjuntamente con su gente, se puso a las ordenes del Jefe de la Cía. de Ingenieros, pasando a integrar el pelotón del Comando de dicha Compañía, situación que se mantuvo hasta el día 15 de junio, fecha en que se efectuó la rendición en Bahía Fox."

misión 176

b) Un **C-130,** matrícula **TC-66**, indicativo **ACUARIO, tripulación**: My. Palazzi, Vcom. Sanchotena, Vcom. Tribiani, S. Aux. Romero, C. P. Torres, S. P. Arévalo, S. P. Sánchez. **Despegó** de CRV a las ~~08:00~~ hs., sobrevoló vertical BAM MLV, ~~sobre techo~~ y **no aterrizó** por fuerte viento (11:00 hs.) **regresó** a CRV aparentemente perseguido por una PAC en la zona. Se dirigió a CRV donde **arribó** a las ~~13:24~~ 13:30 ~~con su carga de vuelta~~.

2) **Exploración y Reconocimiento:**

a) Lejana:

* **Un B-707**, matrícula **TC-92, tripulación**: Vcom. Paulik, ~~Cap~~. Cid, F. Lución, Oviedo y Ghieto. **Despegó** de PAL a las 07:50 hs., **arribó** a PAL a las 17:30 hs.

138

Reconoc sobre mar

OF 2531 - MU-2B (LV-MOP)

ADO 1230

x GAL

ADO 1600

~~OF 2528 MU-OAN~~

C-500 (LQ MRM) Casero III

Susp. Diaz

PAL 0741 } x
" 1334 } EPO

C-500 (LV-MZG) Casero II

Cap. Aróstegui Carlos

PAL → 0845
MOP
EPO
MDP
PAL 1801 →
PAL 2200

CHINOOK

1-TTE. Fer

1-TTE. Gri

Ca

Al

He

CP. Fe

X-27 (T-43) BOLSA II

CRV 0835 - CRV 1135 | CRV 1345 - CRV 1855 →

My. Piuna Gustavo

SJU 1100

SJU 1300

→

S-60 Langosta I LV-MDE 1
" II LV-MEJ 2 →
III LV-MII 3

* **Un B-707**, matrícula **TC-91, tripulación**: Vcom. Argüelles, Vcom. Montenegro, Rosales, Amengual, Wagner y Vignolo. **Despegó** de GAL a las 17:30 hs., **arribó** a PAL a las 20:20 hs.

b) Cercana:

* **OF Nº 2130**, un avión **LR-35 A**, indicativo **BOMBO, despegó** de GRA a las 18:38 hs., hacia zona V, **arribó** a GRA a las 20:51 hs., **tripulación**: Cap. Benza, ~~1º Ten.~~ Ronconi,

* **OF Nº 2131**, un avión **AC-690**, ~~indicativo~~ **PLAN MARRÓN, despegó** de TRE a las ~~09:30~~ hs., **arribó** a TRE a las ~~12:30~~ hs. **Tripulación**:...

* **OF Nº 2133**, un avión **LR-35 A**, indicativo **TIFÓN, despegó** de GRA a las 19:~~00~~ hs., Isla Nueva y adyacencias y **arribó** a GRA a las 21:~~00~~ hs. **Tripulación**: Cap. Martínez, Ten. ~~Cereced~~o.

Nuestros Helicópteros

Cumplieron este día las siguientes salidas:

1) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO, armado** con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm.; **despegó** de Darwin hacia Bahía Fox a las 13:00 hs., para cumplir una **misión** de traslado de personal (6 pasajeros), **arribó** nuevamente en Darwin a las 14:30 hs.; **tripulación**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), C. P. Carmona (M), C. P. Quiñones (OP) y C. Vera (A).

2) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN, armado** igual que el anterior; **despegó** de Darwin a las 14:20 hs., para cumplir una **misión** de traslado de personal y material, **arribó** nuevamente allí a las 15:00 hs.; **tripulación**: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), S. A. Martínez (M) y C. 1º López R. (OP).

3) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN, armado** igual que los anteriores; **despegó** de Darwin a las 17:10 hs., para cumplir una **misión** de traslado de personal y material, **arribó** nuevamente allí a las 17:30 hs.; **tripulación**: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), S. A. Martínez (M), C. 1º López R. (OP).

La BAM Cóndor

Antes de los ataques nocturnos la BAM Cóndor efectuó, entre las 13:45 y las 16:15 hs., dos salidas de reconocimiento ofensivo, con muy mala meteorología, sobre el límite Oeste y el sector Sud de la Isla Gran Malvinas. Ellas fueron:

1) A-531, Cap. Grunert Ricardo -
2) A-509, Ten. Calderón Hernán

También en esta Base [redacted] de la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas, se acababa ya la vigilia armada, desgastante, incómoda, frustrante... En las próximas horas comenzarían sus días más heroicos.

Dice el informe del Cap. Vila:

> ***"46. El día 20 continúan nuestras misiones, con el Cap. Grunert y el Ten. Calderón. A las 18:30 hs., hay ecos de dos helicópteros que luego ve la ROA. A las 22:30 hs., hay alarmas de inminentes ataques y desembarco helitransportado; ya este día dormitamos hasta con el FAL cargado."***

Día 21 de mayo de 1982

(Viernes)

La meteorología

La noche del 20 de mayo había llegado en el archipiélago y sus adyacencias con niebla, llovizna, cubierto con nubes bajas 100 / 200 mts. Esta situación se mantuvo toda la noche hasta las 08:30 hs. del día 21 de mayo, en que, la entrada de una zona de alta presión, desde el Oeste, comenzó a despejar, con rápido aumento de la visibilidad.

Mientras tanto, en el continente, un centro de baja presión al SO de Tierra del Fuego provocó un frente frío ~~orientado N / S al Oeste de la cordillera~~, con precipitaciones y nubosidad baja en esa zona.

La Operación *SUTTOM*

El enemigo inició (ya en al noche del día 20) la aproximación a Puerto San Carlos, en el estrecho del mismo nombre, bajo el control del Comandante del Grupo de Tareas Anfibias Comodore M. C. Clapp, ~~que trasladó a la Brigada de Comando 3 RM~~ (reforzada con unidades del Royal Army) bajo el comando terrestre del Brigadier RM Julian Thompson, quien desembarcó y comandó las operaciones terrestres hasta el 30 de mayo en que se hizo cargo de ellas el Gen. (RM) Geremy Moore.

El Grupo de desembarco estaba compuesto por el Transatlántico *Canberra,* los Buques de Asalto *Fearless* e *Intrepid,* los de desembarco *Sir Percival, Sir Tristam, Sir Geraint, Sir Galahad,* y *Sir Lancelot* y los buques de apoyo logístico *Europic Ferry, Norland, Front Austin* y *Stromnes.* Todos ellos escoltados por el Destructor *Antrim* y las fragatas *Ardent, Argonaut, Brillant, Broadsword, Yarmouth, Antelope.*

Aproximadamente a las 01:00 hs. del 21 de mayo, este Grupo se encontraba ya en la Bahía de San Carlos, y comenzó el desembarco que para el amanecer (08:30 hs.) había logrado establecer la cabecera de playa en 3 ~~playas~~ Posiciones simultáneas (Establecimiento San Carlos; ambas márgenes y Pto. San Carlos).

Toda la operación se había realizado, hasta este momento, sin inconvenientes, excepto el ~~derribo~~ abatimiento de dos helicópteros *Gazelle* del Escuadrón Aéreo de la Br. Cdo. 3 RM, ~~4~~ (~~el~~ XX411, piloto herido muere posteriormente - Sgt. A. P. Evans - y el XX402 cuya tripulación Lt. K. Francis / L. Cpl. B. Griffin murió instantáneamente) por ~~parte de~~ una ~~fracción~~ unidad del Ejército Argentino que ocupaba estas adyacencias y que luego se retiró hacia Pto. Argentino (Tte. 1° Esteban).

otro

derribados

uno de ellos ~~el XX411 cuyo piloto era el Sgt A. P. Evans~~

Ataques de Diversión

Simultáneamente con las operaciones de Asalto Anfibio, el Grupo de Batalla desarrollaba las siguientes actividades de protección y disuasión

E y R

F-27 (T-43) BOLSA II — Este vuelo va 2ª

CRV	1500	Cap. Valverde	Armando
"	1800	Cap. Olmos	Hugo
	x	Cº 1º Barnas	Guillermo
		Abasto A.	

1ª 2ª

F-27 (T-43) - BOLSA II — va 1ª

CRV	0830	My. Salvaredi	Roberto
"	1140	My Botto	Osvaldo
		Valdez A.	
	x	Cº 1º Amon,	Mario Germán J.

TC-

F-27 (T-78) TITAN I

CRV	1500	V. Com Rivarola	Juan
		My. Rodríguez	Juan
TRE	1730	Cº 1º Domínguez	R
	x	Albertengo A.	

vin por unidades de

las posiciones del E. A.) en el ver)

tividad de PAC en aron durante todo el 1) ~~y el que sigue~~).

GR 3. Destruyó 1 o.

es de FAA ~~de~~ en

La Re

es Malvinas) al ir tomand alto anfibio en San Carlos efensa (terrestres y aéreas), ica unidad aérea de combate CRV.

La BA

La sobre el Estrecho de San Carlos, a la altura de la BAM Cóndor en la posición *Punta Cantera* (Alf. Egurza, Soldado Coronel) mantenía informada a la Base de las evoluciones de algunos buques, que divisaba en el Estrecho y en especial de la Fragata HMS *Ardent* que cañoneaba directamente al radar ELTA de la citada BAM y las proximidades de la pista. Bajo este cañoneo se trasladó dicho radar al Sur de la pista, acción en la cual resultó levemente herido el Ten. Darío Vallaza. Toda ~~su~~ Fuerza Aérea consistía en 6 IA 58 (Pucará) y sus pilotos correspondientes. La escuadrilla prevista para accionar primariamente era la TIGRE, cuyos integrantes eran, **Nº 1**: Cap. Benítez; **Nº 2**: Ten. Brest; **Nº 3**: 1° Ten. Micheloud y **Nº 4**: My. Tomba (voluntario en BAM Cóndor, dado que no pertenecía

muestra allí,

orgánicamente al Escuadrón Pucará. Sus funciones anteriores eran de cursante en la Escuela Superior de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina en Buenos Aires.

Al comenzar el cañoneo naval (06:00 hs.) se reunió a dicha escuadrilla en al Puesto de ~~Observaciones de~~ la BAM, se le puso ~~en~~ situación y se ordenó su despegue, por secciones, para ~~tareas de~~ reconocimiento ofensivo. La Base soportaba un preciso y constante cañoneo naval (salvas cada 90 segundos) y en esas condiciones la Escuadrilla debía despegar. Los pilotos se guarecían en un bunker construido en la cabecera de la pista y desde allí, cuando los mecánicos tenían listo el avión, corrían entre andada y andada, ~~hacia el avión~~ y despegaban de inmediato. Así lo hizo inicialmente el Jefe de Escuadrilla Cap. Benítez (A-531) quien voló, solo, a la zona de desembarco y confirmó la presencia de los buques de asalto, pero fue derribado por un misil *Blow Pipe* en proximidades de *The Gap;* se eyectó y tras larga odisea (ver libro *Dios y los Halcones, o Halcones sobre Malvinas ??????* del Cap. Carballo) regresó al anochecer a la BAM Cóndor.

Por tener ya listos sus aviones despegaron antes que el Jefe de sección, el **Nº 4:** My. Tomba (A-511) y el **Nº 2:** Ten. Brest; atacaron ~~con cohetes y cañones~~, posiciones terrestres enemigas en proximidades de Darwin; al Nº 2 le fallaron las cohetereas y se le ordenó dirigirse a BAM MLV. Tomba volvió a la Base y orbitó en sus proximidades hasta que pudo despegar el Jefe de Sección, 1º Ten. Micheloud. Ambos se reunieron y dirigieron hacia el objetivo (helicópteros en *Cerro Bombilla*) pero no los encontraron. Pasó un Harrier, trataron de perseguirlo, sin lograrlo por la diferencia de velocidad; se dirigieron a la cabecera de playa y fueron atacados con cohetes antiaéreos (no ubicaron blancos en la superficie). Se les ordenó dirigiese a Pto. Argentino (desde Operaciones BAM Cóndor) allá ~~fueron~~ orbitando sobre el mar (observando el faro), tratando de enlazar ~~con~~ VHF con BAM MLV, cosa que no consiguieron(habían seleccionado una frecuencia errónea) y por lo tanto no se acercaron a la citada BAM y regresaron a la BAM Cóndor. Allí se les asignó otro OM: *"Casa en colina, próxima a la BAM"* donde se estimaba había elementos SAS que reglaban el tiro naval sobre la Base. Atacaron con cohetes certeros y la casa desapareció. Posteriormente le asignaron otro blanco, más al Norte, pero fueron interceptados por tres (3) Sea Harrier (Libro ASWA pág. 110 / 111) que derribaron al Pucará de Tomba, quien se eyectó a 5 metros del suelo y caminó hacia la BAM Cóndor (en su tramo final a bordo de un helicóptero Bell 212 de la VII Brigada Aérea, matrícula H-85, ~~cuya~~ tripulación ~~estaba formada por el~~ Ten. Longar, Ten. Brea, C. 1º Palacios, y el C. 1º Quiñones. El 1º Ten. Micheloud escapó entre cañadones, rasante, y luego de un amplio rodeo aterrizó en su Base. Eran ya las 10:00 hs. aproximadamente.

En horas de la tarde, (16 hs.) los dos aviones restantes fueron replegados a BAM MLV (A-533 Ten. Giménez y A-516 Ten. Cruzado), donde arribaron a las 16:45 hs.

143

M V C-429

Cap: Higinio ROBLES

GRA: 1400 } ~~X~~ MLV

GRA: 1600 } MLV

M V C-421

1º Tte César ROMAN

SJV: 14:00 } X MLV

SJV: 16:40 }

M III - (2) I 017 - I 014 OF. 1200

GAL 1440 CAP. Marcos CZERWINSKY

" 1620 1er TTE PUIG, Marcelo

Indicat. CICLÓN 1 y 2 X

Se realizó bombardeo en enlace con el OCAS

La BAM Malvinas

Esta Base, ahora sin mayores ataques, dado que el enemigo había concentrado sus fuerzas en el Estrecho de San Carlos, servía de alternativa para los Pucará de BAM Cóndor y además, seguía siendo el único modo de comunicación con el continente; por todo ello, el celo de sus defensores se extremaba.

El Callejón de las Bombas (*Bomb Valley*)

Las primeras informaciones que confirmaban el asalto anfibio llegaron al CFAS (procedentes del CATOM) alrededor de las 9 hs. Previamente, se habían alertado las unidades y a partir de dicha hora, comenzaron a emitirse las ordenes de ataque.

* **Primera Oleada**, constituida por:

a) **OF Nº 1181**, 3 aviones **M 5**, indicativo **ÑANDÚ, armados** con una bomba MK 17, **despegaron** de GRA a las 09:44 hs. **Tripulación N º 1**: Cap. Rohde, **Nº 2**: Ten. Bean, **Nº 3**: Cap. Jannet. Atacaron a las 10:32 hs. a buques de un grupo de 3 en el Estrecho de San Carlos (HMS *Broadsword, Argonaut, Plymouth*). el Nº 2: ***Ten. Pedro Ignacio Bean*** fue derribado por un misil Sea Wolf lanzado desde la *Broadsword* en final de tiro, se eyectó pero no fue recuperado (primera baja de argentina en la Batalla de San Carlos),, los restantes **regresaron** a GRA a las 11:46 hs. tras lanzar sus bombas. **Efecto**: HMS *Broadsword* averiada con más de 40 impactos de cañón.

b) **OF Nº 1182**, 3 aviones **M 5**, indicativo **PERRO, armados** con una bomba MK 17, **despegaron** de GRA a las 09:45 hs. **Tripulación:** Cap. Moreno, Ten. Volponi, My. Martínez. Llegaron al objetivo a las 10:31 hs. a la misma zona , y atacaron a la fragata HMS *Antrim* arrojándole dos bombas que no explotaron y alcanzándola con impactos de cañón, lo que le provocó considerables daños. Los *Perros* escaparon a máxima velocidad, perseguidos por una PAC del 800 Sgdn. (Lt. Hale que disparó un AIM-9L) fuera de distancia (ASWA pág. 109) y **regresaron** a GRA a las 11:45 hs. Los daños causados a esta fragata obligaron a que fuera usada en el futuro, como buque de enlace Malvinas - Georgias.

c) **OF Nº 1183,** 2 aviones **M 5,** indicativo **LEÓN, armados** con una bomba MK 17, **despegaron** de SJU a las 09:55 hs. **Tripulación**: Cap. Dimeglio, Ten. Castillo. Un tercer avión no decoló por téc. Llegaron al Estrecho a las 10:40 hs. y atacaron nuevamente con bombas a la *Antrim* . Un impacto en la fragata y se alejaron. **Aterrizaron** en SJU a las 11:30 hs. Compartieron el honor, junto a los *Perros* de haber sacado de servicio operativo a esta unidad por el resto del conflicto.

d) **OF Nº 1184**, 3 aviones **M 5,** indicativo **ZORRO, armados** con una bomba MK 17, **despegaron** de SJU a las ~~09:53~~ hs. **Tripulación**: Cap. Díaz, Ten. Aguirre, Cap. Dellepiane. Llegaron al OM *(Fragata Brillant)* ~~a las 10:35~~ pero falló el mecanismo de lanzamiento de las bombas y sólo atacaron con cañones, impactando, pero con mínimos daños. **Regresaron** a SJU a las 10:40 hs.

Veamos el relato del Jefe de Escuadrilla, Cap. Raúl A. Díaz:

"La mañana del 21 de mayo amaneció totalmente nublado y con niebla en el AD SJU. Las tripulaciones de los Escuadrones de M 5 Dagger y A 4C allí desplegadas, presuponíamos un día de inactividad aérea dado las adversas condiciones climáticas.

Nos dedicamos como lo hacíamos en cada momento disponible, a estudiar los perfiles de vuelo óptimos hasta las Islas Malvinas, a analizar las capacidades y limitaciones del enemigo y, sobre todo a extraer las mejores enseñanzas de las misiones ya realizadas.

En ese contexto, sabíamos de nuestras magras probabilidades de entablar un combate aéreo contra los Sea Harrier producto del escaso combustible que teníamos para atacar blancos terrestres en la zona de las Islas y a su vez, alcanzar alturas ventajosas para combatir contra las PACs enemigas. De allí que descartamos, incluso el llevar misiles aire-aire.

Siendo oficial de operaciones del Escuadrón Mirage 5 Dagger, me correspondía determinar las tripulaciones de "Alerta" ante una eventual misión. En esta tarea me encontraba cuando llegó una comunicación urgente. Amplia fue nuestra sorpresa cuando al enteramos que los ingleses estaban comenzando a instalar una cabeza de playa en el Puerto San Carlos.

De los primeros indicios llegados a través del Cdo. de la FAS nadie dudó en la necesidad de iniciar un ataque aéreo, aún con una situación meteorológica marginal.

Como suponíamos, las Ordenes Fragmentarias comenzaron a llegar. A los M5 nos ordenaban atacar con cañones y dos bombas BRP de 250 Kg. La actividad se hizo intensa, nuevamente hubo estudios de las navegaciones a ese punto de ataque, se procedió a requerir todos los datos sobre la meteorología, tanto del objetivo como el de toda la ruta, a analizar cuidadosamente la geografía del terreno circundante al lugar del desembarco, a definir cuál sería el accionar ante la indudable presencia

de "caza intercepción" (CI) inglesa, la cual estaría ejecutando un paraguas defensivo de la cabeza de playa.

Decidida la FAS a intentar un ataque masivo a la incipiente posición inglesa, ordenó el despegue de nuestros aviones.

Debí cumplir la OF Nº 1184 la cual nos designaba el indicativo ZORRO y que estaba destinada a batir objetivos navales en el Canal San Carlos y a atacar las fuerzas desembarcadas, mi cargo era el de Jefe de Escuadrilla y llevaba como numeral Nº 2 al Ten. Aguirre y como Nº 3 al Cap. Dellepiane, para este último era la primer misión que cumplía hacia las Islas; para mí era la tercera.

Durante la reunión previa al vuelo se recalcaron los procedimientos para atacar con escasa visibilidad y bajo techo de nubes. Ya en los aviones, listos para poner en marcha el reactor, vimos el despegue de la Escuadrilla de M 5 que nos precedía.

Los controles se hicieron rápidamente y no colocamos también, en posición para despegar, al dar máxima potencia mi avión giraba a la derecha producto a una falla en el freno de la rueda izquierda, tomé la decición de hacer despegar inicialmente a los numerales y luego, una vez liberada totalmente la pista, inicie el decolaje normalmente. Reunida la Escuadrilla se navegó hacia la Isla sin incidentes; durante el vuelo se pudo visualizar como el tiempo mejoraba rápidamente, y como las nubes y la niebla se disipaban. Próximos a la Isla Gran Malvinas descendimos iniciando una navegación rasante hacia el Canal San Carlos, cuando nos preparamos para iniciar el ataque tomamos contacto con la Escuadrilla que nos precedía, la misma confirmó la existencia de un elevado número de navíos en el Canal; se encontraban apoyando a la actividad de desembarco. La sorpresa del ataque aéreo fue total. Los ingleses suponían que la situación meteorológica imperante hasta unos minutos antes se mantendría, afectando así la actividad aérea de la FAS.

Por ello no tenían inicialmente una cobertura aérea para defensa de las fuerzas de desembarco.

Cuando arribamos al Canal San Carlos, a escasos metros de las elevaciones circundantes, el panorama visto superó las espectativas que mentalmente había concebido. Pudimos ver claramente el dispositivo defensivo de la Royal Navy, los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco en una especie de semicírculo. Nos dirigimos a máxima velocidad (aproximadamente a 530 Kts. / 980 Km/h.) hacia una de las

fragatas más cercanas. la aproximación se realizó a escasa altura del agua y con formación en línea de los tres aviones. A partir de una distancia de 1.000 mts. se comenzó a atacar a una fragata tipo 22, probablemente la "Brillant", con disparos de cañones, esto quedó registrado en la filmación de la mira del avión; ~~se observa~~ en la película, los impactos en su línea de flotación.

En el momento de encontrarnos en la distancia para disparar las bombas, ~~hubieron~~ fallas en el sistema de lanzamiento, producto probablemente del bloqueo del ~~mismo~~ por el intenso frío o por las condiciones a las que se encontraron expuestos los aviones durante este conflicto.

La fragata no alcanzó a responder el ataque, probablemente debido a la rapidéz del mismo, solo intentó salir de nuestra puntería adoptando máxima velocidad en un rumbo normal a la trayectoria propia.

No se observó disparo de sus temibles misiles ~~S4~~ Seawolf ni de sus cañones antiaéreos. Tenía también un helicóptero posado en la plataforma de popa. Sin embargo otro navío que estaba a nuestra derecha, cuando nos detectó, inició un intenso cañoneo antiaéreo contra nuestra escuadrilla; felizmente no fue efectivo.

Al pasar por sobre la fragata, fragmentos de su estructura desprendidos por nuestro ataque, impactaron contra los tanques de combustible pendulares de los aviones sin llegar a perforarlos.

Luego se realizaron maniobras defensivas para evitar los misiles que pudieran provenir de los navíos circundantes. La situación era difícil, el accionar de la defensa aniaérea naval buscaba formar cortinas de metralla. Más que impactar a los aviones por puntería directa, parecía buscarse su derribo por impactos circunstanciales. El espectáculo era singular, columnas de agua, estelas de misiles, explosiones de la munición antiaérea, luces de los proyectiles trastantes, junto todo en una danza sin igual.

Tomamos altura hacia el continente, al que arribamos en una navegación sin incidentes. Habíamos sido testigos directos de un gran despliegue de medios de combate ~~el que los ingleses estaban comprometiendo para usurpar nuevamente las Islas.~~

Nuestra impotencia: pensar que escasos eran nuestros medios aéreos para destruir al ~~enemigo~~ y hacer que su empresa no fuera aceptable."

Relato del Ten. Aguirre Faget:

"Siendo numeral 2 en esta misión, tampoco me salieron las bombas, al hacer el escape sentí un fuerte ruido metálico. Al aterrizar en San Julián vimos perforaciones en los tanques exteriores, en un cono de toma de aire, y una esquirla de unos 10 cm. de ancho entró por la parte inferior de la naríz atravesándola unos 50 cm. y se frenó en el eje de la pedalera sin rozarme los pies. La antena de VHF (que también fue perforada) la usaron los mecánicos del Escuadrón Técnico como "amuleto"; la tenían colgada a la entrada de un bunker y me la obsequiaron al finalizar el conflicto."

e) **OF Nº 1185**, 2 aviones **M III**, indicativos **ÁGUILA y ~~MAGIC~~**, **despegaron** de GAL a las 09:56 hs., en salida de cobertura. **Tripulación**: Ten. Huck, 1° Ten. Selles; **Arribaron** a MLV a nivel de vuelo 350 / 400 pero no lograron enlazar con el CIC MLV y regresaron (habiéndosele disparado un misil accidentalmente al Nº 1) a GAL a las 11:~~10~~ hs.

f) **OF Nº 1186**, 2 aviones **M III**, indicativos **CÓNDOR y ~~MAGIC~~**, **despegaron** de GAL a las 10:01 hs., en salida de cobertura. **Tripulación**: My. Sánchez y 1° Ten. Maggi; **arribaron** a MLV sin poder enlazar con CIC, regresando a GAL a las 11:~~10~~ hs.

Había finalizado la primera oleada (11 salidas de ataque y 4 de cobertura) con un solo avión propio derribado pero con duros resultados para el enemigo, con varios buques derribados y dos fragatas heridas seeriamente: la *HMS Broadsword y la HMS Amtrin.* El *Valle de las Bombas* (Bomb Valley) con que los británicos rebautizaron a nuestro Estrecho de San Carlos, había surgido a la consideración mundial.

Segunda Oleada

Ya a las 06:36 hs. había despegado de PAL un KC-130 (reabastecedor), el TC-~~60~~69 indicativo TIGRE, y para esta hora (11:00) se encontraba orbitando en su punto (PCRA) listo para reabastecer a los A4; el otro Hercules C-130, TC-~~60~~ que despegó de GAL a las 14:02 hs., y proveyó REV a A4 en regreso de los objetivos atacados en el Estrecho. También se encontraba desde la primera oleada (09:30 hs.) en el aire, el avión HS-125

Ver block amarillo en Pag 124

indicativo RAYO. Este ahora controlaba la 2° oleada, que fue lanzada desde San Julián cuando estaba regresando la primera.

1) **OF N° 1187**, 3 aviones **A4 C**, indicativo **TERO, armados** con una bomba MK 17. **Despegó** de SJU a las 11:17 hs. Esta escuadrilla tuvo problemas técnicos en el REV regresando su Jefe y su numeral. Quedaba solo el Ten. Nestor Edgardo López, quien en su bautismo de fuego, se incorporó a la sección siguiente que se acercaba al PCRA y que resultó ~~der~~ la PATO a la cual le falló también el numeral (Alf. Martínez) por mismos problemas (REV). ~~TRIPULACIÓN? ARRIBO?~~

2) **OF N° 1188**, 3 aviones **A4 C**, indicativo **PATO, armados** con una bomba MK 17. **Despegó** de SJU a las 11:25 hs., **tripulación**: Cap. Almoño, Ten. López, 1° Ten. Daniel Eduardo Manzotti, pero se agregó a esta sección un nuevo integrante, el guía de la sección posterior (OF N° ~~92~~ RONDO) Cap. García, que había despegado solo, pues a su numeral, el Alf. Issac, le había fallado el avión en la puesta en marcha. Quedaba entonces esta escuadrilla, luego de REV, integrada así: **N° 1**: Cap. Almoño; **N° 2**: Ten. López (C-309); **N° 3**: Cap. García; **N° 4**: 1° Ten. Manzotti (C-325). Partiron del REV a las 12:54 hs., ya estaban próximos al Punto 1 (51° 00' S / 60 ° 00' W) en ruta correcta al OM. Sobrevolaron la Gran Malvina y, próximos al poblado *Chartres* fueron interceptados por una PAC de Sea Harriers del 800 Sqdn. (Hermes) (Neill Thomas - XZ 492 y Mike Blissett XZ 496). Los A4 C debieron ~~desplegar~~ sus bombas y escapar, ~~interceptados eficazmente~~ (HMS *Brillant*, ~~cumplía de CIC~~) ~~no tenían más que cañones para defenderse~~; los Sea Harriers, lanzaron sus eficaces misiles *Sidewinders* AIM-9L que impactaron en los A4 C del 1° Ten. Manzotti y del Ten. López, visualizándose una eyección propia y otra de un piloto inglés, quien en el combate aéreo aparentemente perdió el control de su avión, eyectándose un instante antes de que este impacte contra el suelo. El piloto argentino eyectado ~~(*supuestamente* (O MURIO O NO MURIO?) el 1°~~ Ten. Daniel F. Manzotti murió, aparentemente, debido a la alta velocidad que tenía al salir de la cabina de su avión. Todo esto ocurrió al Sur de Puerto Christmas (Navidad) ..... apareció el 24 de mayo. **Regresaron** el PATO 1 y 3 y arribaron a SJU a las ~~13:47~~ hs.?

3) **OF N° 1189**, 3 aviones **A4 B**, indicativo **MULA, armado** con una bomba MK 17. **Despegó** de GAL a las 11:30 hs., Inicialmente fue integrada por el Cap. Carballo (C-204), Ten. Rinke (C-231), 1° Ten. Cachón (C- 250), Alf. Carmona (C-214). El 1° Ten. Cachón regresó por fallas en el reabastecimiento en vuelo, por lo que continuaron tres aviones. Efectuaron el cruce, y ya sobre la Gran Malvina, Rinke tuvo falla de transferencia de combustible por lo que se le ordenó regresar. ~~En~~ el Estrecho San Carlos, encontraron un buque de gran tamaño (algunas publicaciones lo dan como el *Río Carcarañá, Argentino*) pero esto ~~es totalmente falso~~, pues los pilotos ya conocían de su posición (Bahía Rey) y ~~evidentemente~~ el buque atacado fue un transporte ~~que esperaba tropas especiales~~ inglesas ~~que intentaban un sabotaje en Darwin~~. Carmona lanzó su bomba pese a la indicación en contrario del guía (simultánea) que ~~evidentemente~~ llegó tarde, por lo que se le ordenó regresar a su Base (ya no tenía armamento restante),

Relato Ella MUCA

El Nº 1 sobre la costa este del estrecho y en el punto S-35 ubica una fragata que de inmediato comienza a efectuar un intenso fuego de artillería, no obstante ingresa al blanco lanzando su bomba y observando posteriormente que hace explosión el mencionado buque presumiendo, por la cantidad de humo, y restos de material en el aire el impacto habría sido sobre cubierta

Int. Trip. Combate
día 21/5

quedando entonces el Cap. Carballo, ~~totalmente~~ solo, para proseguir el Raid, ~~que~~ Continuó hacia el Norte, por la costa Este del Estrecho San Carlos, en donde encontraría (en Bahía Ruiz Puente) a la fragata *HMS Ardent,* allí la atacó lanzando su bomba MK 17 de 1.000 lbs. y escapó perseguido por los cañonazos de la Fragata; los MULA regresaron a GAL a las 14:30 hs.

Este ataque y los posteriores a la fragata *HMS Ardent* fueron observados por el Ten. Egurza y el Soldado Coronel desde Punta Cantera, quienes fueron testigos de su agonía y posterior hundimiento.

4) **OF Nº 1190**, 4 aviones **A4 B**, indicativo **PICO. Despegó** de GAL a las 11:30 hs. **Tripulación**: Cap. Palaver (C-207), Ten. Galvéz (C-221), 1° Ten. Guadagnini (C-212), Alf. Gómez (C-226); esta sección, de la cual un numeral regresó desde PCRA por fallas en el REV, logró llegar (3 aviones) a la zona del OM, Estrecho San Carlos, al que recorrieron de Sud a Norte sin visualizar ningún objetivo naval. **Arribaron** a GAL a las 14:30 hs.

Finalizada así la 2° oleada, la de los A4 que, entre las 11:17 hs. y las 14:05 había signado el hundimiento -unas horas posteriores y complementando con otros ataques- de la Fragata tipo 21 *HMS Ardent* . Aunque también allí habían quedado para siempre, ~~en nuestra Gran Malvina~~, otros dos gloriosos halcones.

Tercera Oleada

Se integró con el segundo empleo de los M 5 y M III y los A4.

1) **OF Nº 1196**, 3 aviones **A4 B,** indicativo ORION, armado con una bomba MK 17. **Despegó** de Gal a las 12:30 hs. **Tripulación** 1° Ten. Velazco (C-225), Ten. Osses (C-239), Ten. Robledo (C-222). Y **OF Nº 1197**, 3 aviones **A4 B**, indicativo **LEO, armado** igual que los anteriores, **despegaron** de GAL a las 12:30 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Filippini (C-215), Alf. Vottero (C-224), Ten. Autiero (C-240).

Por fallas del **ORION Nº 1**: 1° Ten. Velazco los ORION 2 y 3 se initegraron a la escuadrilla LEO, quedando así formada la ~~super~~ *escuadrilla* LEO de 5 aviones al mando del 1° Ten. Filippini. Se dirigieon directamente al Malvinas sin efectuar REV (lo harían al regreso si era necesario) y arribaron al Estrecho dirigiéndose rasante hacia Puerto ~~de~~ San Carlos; divisaron una Fragata T-21 (La *HMS Argonaut*) que trató de refugiarse en la sombra de un acantilado. Los cinco aviones, en escalonado táctico a la izquierda se lanzaron sobre ella y atacaron con cañones y bombas en intervalos mínimos, alojándole dos bombas que no explotaron (Libro ASWA Pág. 115). Eran aproximadamente las 14:37 hs. La Escuadrilla regresó intacta a Gal a las 15:30 hs. La *Argonaut* cumpli'p solo funciones de CIC y A Ae. por algunos días más y luego fue retirada a GB. Allí el 1° Ten. Filippini rozó la antena de la fragata con el tanque

suplementario de combustible de su avión y perdió el cono de cola, mientras la antena de la fragata quedaba doblada. Veamos el relato inglés: (Fuente ?)

"La Argonaut entró al Estrecho de San Carlos el 20 de mayo de 1982, como escolta del Grupo Anfibio para los desembarcos del 21 de mayo, antes de tomar posición al NO de la cabecera de playa para actuar como piquete radar en compañía de la Broadsword y Coventry. Durante los raids aéreos del 21 de mayo, la Argonaut fue atacada después de las 10:00 hs., por el T/N CRIPPA en un MB-339 A(0766/4 A-115) con cañones y cohetes causando daños al sistema "Seacat" y heridas a 3 marineros.

Después de un pasaje sin efectividad de los M 5 Dagger fue atacada luego, a poco de las 10:30 hs., por 5 aviones A4 B Skyhawk y el buque fue impactado por dos bombas de 1.000 libras que afortunadamente no explotaron. Sin embargo sus motores (máquinas) fueron puestas fuera de servicio y perdió el timón, estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados (estallido espontáneo de tres misiles SEACAT) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros fueron muertos y tres heridos en este ataque. Su helicóptero Lynx escapó a los daños. La nave fue luego remolcada por la Plymouth.

Después de eficientes reparaciones para mantenerla a flote, fue declarada operacional el 26 de mayo y reasumió sus funciones antiaéreas en el Estrecho. Sin embargo por poco tiempo, ya que fue reemplazada por la "Minerva" que llegó a tomar su lugar el 29 / 30 de mayo y la Argonaut navegó (hacia el Este) para encontrarse con el buque de reparaciones (Stena Seaspread).

Una inspección detallada reveló que los daños eran tan severos que imposibilitaban su continuidad en el TOAS y se le ordenó regresar a Inglaterra el 5 de junio de 1982.

GRA CUECA ?

2) **OF Nº 1193**, 3 aviones **M 5**, indicativo ~~**CUENCA**~~, **armado** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GAR a las 13:55 hs. **Tripulación**: Cap. Mir González, Ten Bernhardt, 1º Ten. Luna; esta escuadrilla, luego del despegue se enteró que la sección (**OF Nº 1194**, 2 aviones **M 5**, ~~indicativo **LIBRA**~~, **armados** con una bomba MK 17 ~~**tripulados por el**~~ Cap. Cimatti, y el Cap. Robles) que había despegado inmediatamente después ~~(15') desde el mismo AD~~, se volvía (el **Nº 1**: Cap. Cimatti) por pérdida de aceite del motor ~~ya que le es notificado por su Nº 2 que~~ dajaba una estela de humo negro, por lo tanto, ~~le entregó su~~ **Nº 3** (1º Ten. Luna) al LIBRA ~~I~~. que quedó

Se agregó el cuenca N3

Único

151

La OF 1198 con 3 MV Judic. RATÓN está integrada x Cap. Guillermo Donadille - My. Gustavo Pirma - TTE Serra Jorge

La OF 1199 con 3 MV Judic Landa está integrada x My Puga, 1.º TTE Callejo y 1.º Ten. César Román -

Quedaron así formadas dos secciones:

* **CUECA**: N° 1, Cap. Mir González, N° 2: Ten. Bernhardt
* **LIBRA**: N° 1, Cap. Robles, N° 2: 1° Ten. Luna.

Efectuaron el cruce en tiempo claro ilimitado, pero al arribar a la Gran Malvina encontraron una capa ~~8/8 St~~ (sin claros) cuyo techo no superaba los 50 metros. Debieron descender a rasante, pues estimaron que estaban ya dentro del alcance del radar de vigilancia de los buques británicos (en realidad ya habían sido detectados por la *Brillant* que de inmediato vectoreó hacia ellos la PAC de Lt. Cdr. Frederiksen y S / Lt. A. J. George; los CUECA descendieron en formación cerrada, penetraron las nubes buscando el suelo para seguir visual sobre el Estrecho. En dicho descenso, cuando habían salido de las nubes, se encontraron entre cerros por un desfiladero; el ahora LIBRA 2 (1° Ten. Luna) fue interceptado y derribado por un Sidewinder de un Harrier del 800 Sgdn (Hermes) del Lt. Cdr. Frederiksen sin ser advertido por el resto de la formación (en realidad declararon al regreso que Luna se había estrellado contra un cerro, aunque afortunadamente no fue así, el piloto se eyectó quedando herido pocos instantes antes que su M 5 se estrellara, y fue posteriormente recuperado.

Los tres restantes continuaron inconmovibles hacia su OM ~~(14:48 hs.)~~ Los Sea Harrier que los perseguían, al entrar en la zona de protección antiaérea de los buques británicos, se alejaron por seguridad. Los M 5 entraron de S a N al Estrecho y atacaron una fragata T-21 (la *Ardent*), (~~sin haber visualizado humo ni fuego en cubierta, pese a que este era el segundo ataque que recibía por parte de la FAA~~),con cañones y bombas alcanzándola y luego de esquivar en el escape los misiles que aún lanzaba la maltrecha fragata, regresaron a su Base (GRA) a las 15:28 hs. Veamos el relato inglés:

> ***"La Ardent fue atacada por un Skyhawk salitario alrededor de las 12:55 hs., pero fue en el ataque de los Dagger del Grupo 6, alrededor de las 14:40 hs. que ella fue impactada por una bomba que destruyó el helicóptero Lynx (XZ-244) y demolió el techo del hangar, mmientras que una segunda bomba, que no explotó, fue alojada en la popa. Con los fuegos provocados bajo control, fue ordenada dirigirse al NO a fin de unirse a los otros buques en el Estrecho para protección."***

3) OF N° 1176, 3 aviones **M 5**, indicativo ~~LAUCHA~~ RATON, **armados** con una bomba MK 17, **tripulación**: ~~Cap. Donadille~~, ~~My. Piuma~~, 1° ~~Ten. Senn.~~ **Despegaron** de SJU a las 14:00 hs. (derribados los tres a las 14:58 hs. OM) Este es el relato de uno de sus componentes, el actual Vcom. Donadille:

> ***"Debido a la demora en poner en marcha el N° 2, y a los fines de no alterar el horario de arribo sobre el OM, el Jefe de la Escuadrilla RATÓN cambió el orden de despegue ~~y por consiguiente el arribo~~, con el Jefe de la Escuadrilla LAUCHA (1° Ten. Román). Esta acción era factible pues la***

autonomía disponible operando desde la BAM San Julián ~~no~~ permitía ~~más que~~ una trayectoria casi directa hacia el objetivo. La navegación se cumplió ~~casi~~ normalmente, adoptándose un perfil de vuelo en forma de escalones descendentes hacia el objetivo, de manera que unas ciento veinte (120) millas del lugar del ataque, la Escuadrilla estaba en vuelo rasante sobre el agua. Llegamos a las Islas ~~de los~~ Salvajes sólo con 20 segundos de atraso con respecto a lo previsto. Las condiciones meteorológicas eran: ~~8 / 8 de St. y Scfa~~ unos 400 / 500 metros, con la visibilidad reducida, ~~a veces~~ por lloviznas. Una vez que ingresamos en la Gran Malvina, se escuchó, proveniente del OCAT en vuelo, la información que había gran actividad de Harriers en la desembocadura Norte del Estrecho de San Carlos. Estando aproximadamente a un minuto de vuelo del Estrecho, y con la Escuadrilla formada en línea, con una separación entre aviones de unos 200 / 300 metros, el Nº 3 que estaba formado a la derecha, informó: "atento, tenemos un avión a la derecha". El suscripto, que se desempeñaba como Nº 1 miró hacia la dirección indicada viendo a otro avión, a unos 1.000 metros del Nº 3 y volando en el mismo sentido, unos 300 metros más alto. En un principio me pareció el perfil de un A4 B. Un hecho que me llamó la atención fue que esta aeronave iba alcanzando la línea de frente formada por la escuadrilla, por lo cual se deducía que llevaba una velocidad mayor a los 520 nudos que mantenían nuestros M 5 Dagger. En ese mismo instante el piloto inglés divisó al RATÓN tres, iniciando un brusco viraje hacia este. Esa acción me permitió identificar al avión como un Sea Harrier, pues pude verlo en planta. Inmediatamente ordené eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo; el numeral tres tardó en reaccionar, por lo que reiteré la orden; posteriormente este (que era el Cap. Senn) me dijo que el avión que él había visto era otro que venía en una trayectoria a 90º de la nuestra, razón por la cual había demorado el viraje. Ante lo difícil de la situación, pues el Sea Harrier estaba acomodándose en una buena curva de persecución con respecto al tres, comencé a hacer fuego con mis cañones tratando de distraer su atención, cuando lo tenía a unos 700 metros. Esto hizo que el inglés abandonara al Nº3 y tratara de pasar por debajo y un poco adelante mío. Inmediatamente piqué mi avión, apuntando con la nariz a un punto por el cual debería pasar el avión de mi oponente y mantuve apretado el disparador mientras nos cruzábamos. No pude advertir la trayectoria de los disparos por no tener munición trazante, tampoco pude advertir impactos en el oponente pues el cruce fue muy fugaz, debido a las velocidades sumadas de los dos aviones al estar de frente, a lo que se sumó la proximidad del suelo que requirió de toda mi atención, logrando salir de la maniobra con mínima altura (30 / 40 metros). Al salir en viraje hacia la derecha, casi tuve que invertir mi avión pues me crucé muy cerca con mi numeral tres, que había iniciado

un viraje hacia el mismo lado que yo. Una vez finalizada esta maniobra, recibí el impacto de un misil inglés, que dejó a mi avión totalmente fuera de control, logrando eyectarme un instante antes de que éste colisione contra el suelo. Durante el combate no pude ver la suerte que había corrido mi numeral dos (My. Piuma). Luego del descenso en paracaídas, si bien tenía ciertos trastornos de visión debido a la alta velocidad con que me había eyectado, pude caminar aproximadamente unos veinticinco Kilómetros hasta llegar por mis propios medios hasta Puerto Howard, luego de haber pasado una noche al aire libre. La PAC británica estuvo integrada por el Lt. Cdr. N. D. Ward (2A-175) y Lt. S. R. Thomas del Escuadrón 801 (Invincible). Las apreciaciones del My. Donadille y My. Piuma, posteriores a este combate coinciden en declarar que ambos dispararon sus cañones, desde muy cerca a un Harrier de esta PAC y creen haber impactado en el mismo. De confirmarse sería este un brillante logro de nuestros cazadores en el combate aire-aire (y el único caso de daños o derribo A/ A en todo el conflicto por nuestra parte). Veamos lo que ~~, en 1986~~, dice el libro FAW de la R. N. (pag. 217): "Mientras Ward se comunicaba con Brillant él y Thomas estaban cruzando la costa Este de la Gran Malvina, cerca de Puerto Howard. Ward, de pronto se dio cuenta que había perdido de vista y contacto de radio con Thomas (su numeral). Preocupado y luego de una breve búsqueda de él, Ward informó al Invincible que él estimaba que Thomas había sido derribado. ~~En realidad~~ él había recibido algún impacto de la A Ae. de Port Howard (NT en realidad allí solo había Blow Pipe) que había dañado su TACAN y puesto F / S su radio. Entonces muy corto de combustible, Ward llegó al portaaviones a las 15:30 hs., donde encontró a un recién llegado Thomas vivo y coleando. El daño a su avión (el primero que se infringía a un Sea Harrier del Invincible) (SIC) fue reparado en 24 horas."

La información que posee la F. A. A.. es que este avión no pudo llegar al portaaviones y aterrizó de emergencia al Norte de la Isla Soledad, de donde su piloto fue rescatado en un Sea King.

4) **OF Nº 1198**, 3 aviones **M 5**, indicativo ~~**RATÓN**~~ LAUCHA, **armados** con una bomba MK 17. **Despegaron** de SJU a las 14:05 hs. **Tripulación**: My. Puga, 1° Ten. Román, 1° Ten. Callejo. a las 15:00 hs., entraron en el Estrecho San Carlos y atacaron con dos bombas (las del guía no se desprendió) y cañones al *HMS Brillant* que operaba como CIC, hiriendo a un controlador mientras que le N° 3 atacó contra fragata en las inmediaciones; arribaron a su Base SJU a las 16:40 hs.

En el final, sobre el Estrecho San Carlos, divisó un buque a su frente y a la izquierda. El N° 3 no lo vio y siguió formado al N° 1. Atacó con cañones y lanzó las dos bombas. El N° 2 divisó otro buque más al Norte.

Cuarta Oleada

Doce minutos más tarde se lanzó la cuarta y última oleada del día; ~~ahora~~ con los A4 B y C ~~sin~~ con REV ~~en el vuelo de ida (solo~~ previsto al regreso de ser necesario~~)~~.

1) **OF N° 1201**, tres aviones **A4 C**, indicativo **RASPÓN, tripulación**: Cap. Caffaratti, Ten. Lucero, el tercer avión no despegó por fallas técnicas, **armados** con 1 bomba MK 17 y cañones. **Despegaron** de SJU a las 15:~~45~~ hs. su **objetivo** era el mismo que le de la Escuadrilla **CHOCLO**, cumpliendo la navegación un (1) minuto detrás de la misma. Sin detectar buque alguno, **regresaron** ~~sin REV~~ a SJU a las 17:~~45~~ hs.

2) **OF N° 1202**, tres aviones **A4 C**, indicativo **CHOCLO, tripulación**: Cap. Pierini, 1° Ten. Ureta, Ten. Méndez, **armados** con una bomba MK 17 y cañones. **Despegaron** de SJU a las ~~16:40~~ hs. Su **objetivo** material eran buques en el canal COTON (52° 61' Oeste) y zonas próximas. Se sobrevoló el lugar sin detectar buque alguno, ~~regresando sin hacer reabastecimiento,~~ a la Base de asiento. **Arribaron** a SJU a las ~~17:32 hs.~~ 18:00 hs

3) **OF N° 1203**, cuatro aviones **A4 B**, indicativo **MATE, tripulación**: Cap. Varela (C-207), Ten. Roca (C-214), Ten. Mayor (C-242), Alf. Moroni (C-212). **Despegaron** de GAL a las 16:30 hs. **armados** con una bomba MK 17 y cañones. Se dirigieron al Estrecho de San Carlos y entraron por Punta Correntada, ya con el crepúsculo y poca visibilidad, regresaron sin avistar ningún buque. **Arribaron** a GAL a las ~~19:00~~ hs. 19:00 hs

~~Las unidades~~ de combate de la FAS, al finalizar un día ~~de gloria~~, reposaron... tal vez asombradas de su propio coraje.

Nuestros Helicópteros

Cumplieron ese día las siguientes misiones:

1) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN, armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm., **despegó** de Darwin a las 10:00 hs. para realizar una **misión** de búsqueda y rescate. **Tripulación:** Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), C. 1° López A. (M), C. 1° López R. (OP). **Arribaron** nuevamente allí a las 10:30 hs.

2) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR, despegó** de Darwin a las 17:15 hs., para cumplir una **tarea** de reabastecimiento de la ROA, **tripulación**: Ten.

Hay un vuelo del CH-47 (H-93) de DWN a MLD, pero no figura en TRIP. ni horarios (carpeta de Helicópteros).

Alejandro Saturnino

Vergara (P), Ten. Sánchez (CP), C. 1° López A. (M), C. 1° López R. (OP) y C. 1° Montaldo (A). **Arribaron** nuevamente allí a las 17:45 hs.

3) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO, despegó** de Darwin a las 17:15 hs. **armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. para cumplir una **misión** de búsqueda y rescate, **aterrizando** en Darwin a las 18:40 hs. **Tripulación**: Ten. Longar (P), Ten Brea (CP), C. 1° Palacios (M) y C. 1° Quiñones (OP). En este vuelo se concretó la primera misión de búsqueda y rescate ~~que tuvo éxito por parte~~ del Escuadrón de Helicópteros ~~en Malvinas~~. En primer lugar se encontró al avión Pucará ~~con evidencias de una eyección~~, luego se ubicó al asiento y al paracaídas, prosiguiendo luego la búsqueda del piloto. Oscureció muy pronto ya que estaba nublado, lo que no impidió que se siguiera buscando, ~~hasta que~~ una bengala les permitió encontrar el lugar en donde estaba el piloto (My. Tomba). Regresaron guiados por el radar de artillería y en la aproximación final fueron ayudados por un círculo de linternas que el personal mantenía encendidas en la BAM Cóndor para que pudieran aterrizar con alguna referencia.

~~La meteorología~~

El tiempo, que durante el día había presentado buenas condiciones de vuelo, comenzaba (a las 17:00 hs.) a empeorar en el Estrecho (aumento de nubosidad y precipitaciones) mientras que, desde la Cordillera de los Andes, avanzaba decididamente hacia el Este, un frente frío ~~al Sur Oeste de Tierra del Fuego~~, con precipitaciones y nubosidad baja.

Los ataques de nuestra aviación naval

Paralelamente a las oleadas que lanzaba la FAS, nuestra aviación embarcada, cuyos aviones A4 Q operaban desde su Base terrestre en Río Grande (GRA), lanzó dos (2) oleadas (de 6 aviones cada una) en los siguientes horarios: (según informe del C. F. Troitiño)

1) A las 11:05 hs., 6 aviones A4 Q, dos escuadrillas al mando del CC Zubizarreta y CC castro Fox con Mb. SE cada uno entraron al Estrecho por su boca sur y a la altura de Puerto Fox iniciaron el regreso por autonomía y chubascos sin encontrar blancos.

2) A las 15:00 hs., 6 aviones A4 Q y 4 MK 82, de los cuales:

a) 3 aviones A4 Q (**Nº 1**: CC Philippi, **Nº 2**: TF Márquez y **Nº 3**: TC Arca) atacaron en proximidades de los islotes Tyssen a un destructor o fragata, logrando impactos directos. Posteriormente fueron perseguidos por una PAC (del 800 *Sgdn. Invincible*) y derribados (Nº 1 y Nº 2) por *Sidewinder AIM-9L* (CC Philippi, eyectado y luego recuperado; TF

156

Ramiro Mecha

Salidas de Diversión y Retransmis

OF. 2136 - HS-125 RAYO (LV-ALW) RETRANSMISOR

CRV 0930 VCom Torres ~~Medina~~

" 1400 Aníbal Poggi, Rubén Perez } ? x

OF. 2138 - 2 LR-35A PÚA DIVERSIÓN

T-21: Cap. Miguel Arques, Cap. Carlos Pane, Cap. Lotufo M, Marcelo Colrini M

T-24: Cap. Juri Narciso, TEN Cercedo Gustavo, Paigés E, Freijo R, Mira J. x

x MLV { CRV - 1130
SCZ 1350

OF. 2139 - 1 LR-35A PONCHO DIVERSIÓN

LV-ONN: Cap. Martinez Villada, Juan

Márquez fallecido), mientras que el Nº 3 fue averiado por cañones del buque atacado, logrando Arca llegar a proximidades de Puerto Argentino, donde se eyectó y fue recuperado.
b) 3 aviones A4 Q (Rotelo, Lecour, Sylvester) operaron en la boca sur del Estrecho (Márgen derecha) donde atacaron una fragata no identificada y regresaron a su Base sin novedad.

Los Reabastecedores KC-130

Desde las 06:36 hs. hasta las 18:25 hs. dos KC-130 cubrieron las necesidades de REV de los aviones de combate de la FAS:

1) **TC-69**, Vcom. Litrenta (Cte.), Cap. Destefanis (2° Piloto), My. Mensi (Nav.). **Despegó** de GAL a las 15:05 hs. en previsión REV de escuadrillas (4° Oleada) al regreso de OOMM. **Arribó** a GAL a las 18:25 hs.

2) **TC-70**, indicativo **TIGRE**, Vcom. Cabanillas (Cte.), My. Martínez (2° Piloto), Vcom. Speranza (Nav.) **Despegó** de GAL a las ~~06:36~~ hs., se dirigió al PCRA ~~en Lat. ..... Long .....~~., para REV de Escuadrillas (2° Oleada) ~~en su vuelo de ida al ON.~~

Las salidas del Escuadrón Fénix

El Escuadrón Fénix fue también una valiosa herramienta para velar los ataques reales que lanzaba la FAS exponiendo ~~sus aviones y sus heroicas tripulaciones~~, (muchos de ellos aviadores civiles) a la detección y probable ataque de las armas ~~antiaéreas y aún contra-aéreas~~ del enemigo. ~~Así salieron~~:

1) **Salidas de Diversión**

a) **OF Nº 2138**, 2 aviones **LR-35**, indicativo **PUA**. **Tripulación: Nº 1**: Cap. Arques / Cap. Pane. **Nº 2**: Cap. Juri / Ten. Cercedo. Nivel de vuelo 300. **Despegaron** de CRV a las 11:26 hs., a 51° 30' S y 63° 00' O; descenso a nivel de vuelo 20 y posterior **arribo** a SCZ a las 13:40 hs.

b) **OF Nº 2139**, 1 avión **LR-35 A**, indicativo **PONCHO. Tripulación**: Cap. Martínez / Ten. Casado. Nivel de vuelo 300, **despegó** de GRA a las 11:36 hs., a 54° 00' S y 61° 00' O; descenso con R° 70 ° a nivel de vuelo 20, posterior **arribo** a GRA a las ~~12:50~~ hs.

c) **OF Nº 2141**, 2 aviones ~~DE~~ (LR?) **-35 A**, indicativo **PUA. Tripulación Nº 1**: Cap. Arques / Cap. Pane. **Nº 2**: Cap. Juri / Ten. Cercedo. Nivel de vuelo

157

PÁG. 239 - Párr. 705 HAY ERROR

Tenemos planilla de los sig. vuelos

1-(TC-69) C-130- TIGRE (REV.)

DEP. PAL	0635	V. Com. Libreta Lewis
ARR GAL	1325	CAP. Distefano Guillermo
DEP. GAL	1515	MY. Mensi, Francisco
ARR GAL	1815	Perón, V.
		C.P. Tello, V.
		González, H
		Reynoso, V.
		Londrino, M.

2-(TC-70) C-130-(REV)

SCZ	1040	GAL	1400
GAL	1320	GAL	1830

→

300. **Despegaron** de SCZ a las ~~13:53~~ hacia 47° 30' S / 61° 00' O. Descenso rumbo 70° a nivel de vuelo 20, posterior **arribo** a SCZ a las ~~15:18~~ hs.

d) **OF Nº 2145**, 2 aviones **LR-35 A**, indicativo **FUEGO, tripulación Nº 1:** My. González / Cap. Ceaglio. **Nº 2**: 1° Ten. Acosta / Alf. Redonda. **Despegaron** de SCZ a las 16:10 hs., a nivel de vuelo 300 hacia 48° 30' S / 62° 00' O. Descenso rumbo 150° a nivel de vuelo 20 y posterior **arribo** a CRV a las 18:10 hs.

e) **OF Nº 2146**, 1 avión **LR-35 A**. Indicativo **PONCHO**. **Tripulación:** .....**Despegó** de GRA a las 16:10 hs., a nivel de vuelo 300, hacia 53° 30' S / 61° 00' O. **Arribo** a GRA a las 17:53 hs.

f) **OF Nº .....**, 1 avión **LR-35 A**, indicativo..... **Tripulación:** My. Nicolás Benza, 1° Ten. Ronconi y C. 1° Mothe J., quienes guiaron a los Mirge 5 D que cumplieron la **OF Nº 1193** (CUECA), hasta las proximidades de los Montes Hornby, en la Isla Gran Malvina. Durante el regreso a Río Grande, con 150 pies de altura (50 metros) se cruzaron en rumbos opuestos con tres (3) aviones A4 de la Armada, sobre la Bahía San Julián.

2) **Salidas retransmisor**

Transportaban al Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT) que controlaba (e incluso comandaba) a las Escuadrillas de ataque en vuelo, en delegación de autoridad operativa del Comando FAS, a la vez que enlazaba a éste con aquellas, informando resultados del ataque:

a) **OF Nº 2136**, un avión **HS** (Hawker Sideley) 125, indicativo **RAYO, tripulación:** Cte. Ten. Poggi / S. P. Acosta (**Trip. OCAT**: Vcom. Torres, My. Medina) **Despegó** de CRV a las 09:30 hs. Punto espera CRV. **Arribó** a CRV alas 14:00 hs. **OM**: 51° 00' S / 63° 00' O. Nivel de vuelo 180 interceptado por PAC - Nivel de vuelo 210.

b) **OF Nº 2140**, 1 avión **LR-35 A**, indicativo **RAYO**. **Tripulación**: Vcom. De La Colina, Ten. Felice / **Trip. OCAT**: Vcom. Pereyra. **Despegó** de CRV a las 13:29 hs. Punto espera CRV. **Arribó** a CRV a las 17:04 hs. **OM**: 54° 00' S / 61° 00' O. Nivel de vuelo 400 Interceptado por PAC.

c) **OF Nº 2144**, 1 avión **HS-125**, indicativo **RAYO**. Tripulación: Ten. Poggi / OCAT: Vcom. Torres, My. Medina, S. P. Acosta. OM: 51° 30' S / 63° 00' O. Nivel de vuelo 100. Interceptado por PAC a nivel de vuelo 280.

3) **Salidas de Exploración y Guiado**

a) **OF Nº 2142**, 1 avión **LR-35 A**, indicativo **PUA, tripulación**: Cap. Buira, Ten. Caballero. **Despegó** de GRA a las 09:39 hs. Bajo control CIC GDE, **arribó** a GDE a las 11:35 hs.

Está equivocado Es la 2143

Anocheció el 21 de mayo, el Comando de la FAS ordenó a la BAM SJU (Escuadrón A4 C) el traslado de tres (3) aviones salidos de inspección desde **DOZ** a SJU; para ello se designa al Cap. García, 1° Ten. Constantino y al Ten. Cuello, a bordo de un LR-35 A desde SJU a DOZ donde arriba a las 01:00 hs. del día 22 de mayo, posterior a los vuelos de mantenimientos respectivos a cargo del Cap. García., se produjo el traslado a SJU despegando de DOZ a las 15:30 hs. conformando la **Escuadrilla 1**, Cap. García; la **Nº 2**, Ten. Cuello, y el **Nº 3**, 1° Ten. Constantino.

Nº

El Balance del día

Después del tremendo esfuerzo, en el Estado mayor de la FAS, se evaluaron las operaciones de combate:

1) **Efectividad de los sistemas de armas empleados**

a) **Sistema A-4B**

- Salidas previstas	20	100 %
- No salieron por TEC	2	10 %
- Derribados	0	0 %
- Regresaron	18	~~100 %~~ 90% 100%

b) **Sistema A-4C**

- Salidas previstas	14	100 %
- No salieron por TEC	5	35 %
- Derribados	2	22,5 %
- Regresaron	7	78,5 %

c) **Sistema M 5**

- Salidas previstas	23	100 %
- No salieron por TEC	2	8,5 %
- Derribados	5	23,5 %
- Regresaron	16	76,5 %

d) **Sistema M III**

- Salidas previstas	6	100 %
- No salieron por TEC	---	---
- Derribados	---	---
- Regresaron	6	100 %

e) **Sistema Pucará**

- Salidas ordenadas	4	100 %
- No salieron por TEC	---	---
- No salieron por Sit. Oper. Terr.	---	---
- Derribados	2	50 %
- Regresaron	2	50 %

2) **Disponibilidad de medios remanentes (Aviones de combate de la FAS)**

a) Dotación anterior	47 aviones
b) Derribados	7 aviones
c) Saldo disponible	40 aviones
d) ~~Porcentaje de~~ pérdidas	15 aviones

3) **Daños estimados al enemigo**

La evaluación que, a esta altura de los acontecimientos, ~~el EM FAS~~ se hacía en base a la información disponible era:

a) ~~Tres~~ Dos fragatas hundidas (en realidad ~~era~~ fué sólo la *HMS Ardent* que, luego de arder parte de la tarde y toda la noche, se hundiría al día siguiente.

b) Dos Sea Harrier derribados. En realidad fueron:

- Un (1) Sea Harrier derribado (piloto prisionero)
- Un (1) Sea Harrier derribado (por cañones A-A, piloto recuperado , confirmado parcialmente por UK)

c) Tres fragatas averiadas. En realidad fueron:

- Fragata tipo 21 *Argonaut, Antrim, Brillant,* averiadas de consideración y *Broadsword y Alacrity* levemente.

Día 22 de mayo de 1982

(Sábado)

La meteorología

Una zona frontal, orientada N / S en las provincias de Santa Cruz y Chubut, cubrió con nubosidad baja (y nieve) la línea de la costa continental, afectando los aeródromos de despliegue FAS.

En el área Malvinas: poco nuboso en las primeras horas, con buena visibilidad y vientos moderados y débiles del sector Oeste. Última hora de la tarde disminución del techo y aumento de la nubosidad con precipitaciones aisladas.

El Rescate del Mayor Piuma

Relato del protagonista

"Cuando levanté los ojos, me encontré con un cielo despejado, había dejado de llover y una bóveda con un intenso color azul y miles de estrellas me cubrían como si fuera un manto. Qué espectáculo maravilloso ! Qué soledad !, nunca había distinguido con tanta nitidez la Cruz del Sur, la observé extasiado, bellísima, en ese sector tan austral de nuestro país.

No sé por qué hay imágenes y pensamientos que pasan como relámpagos por nuestras cabezas. Ocho horas antes creía que me moría; estaba amaneciendo y ahora tenía la certeza que iba a seguir viviendo, como si Dios se hubiera apiadado de mí y me dijera... "Adelante, adelante, te doy otra oportunidad". La hemorragia de boca y nariz había cesado, mi respiración ya era más controlada, sólo el tobillo y mi columna seguían con mucho dolor.

Al amanecer del 22 de mayo comencé nuevamente mi marcha, estaba menos agitado que el día anterior, y no tan ansioso. Me concentré fundamentalmente en la posición de mi tobillo derecho, debía pisar siempre hacia afuera, de ese modo el dolor se podía controlar; la posición que adopté (como agazapado) hacía soportable mi problema en la columna vertebral.

Me había propuesto llegar este día al refugio, por lo tanto debía descansar sólo cuando realmente estuviera agotado. No comprendía cómo no había llegado hasta allí el día anterior; sólo había caminado unos 400 metros en un lapso de dos horas.

Me encontraba subiendo los últimos 100 metros, serían aproximadamente las 14:00 hs.; (24 hs. después de mi eyección,) cuando nuevamente me desbarranco y caigo con todos los elementos de supervivencia esparciándose a lo largo de mi trayectoria de descenso.

Tomo conciencia que debo controlarme y tomar mi tiempo para el descanso necesario, no podía repetir la experiencia del día anterior; caminaba 10 o 20 metros y me desplomaba, e inmediatamente quería seguir avanzando; pero, ¿Cómo controlaba en tiempo de descanso? Había perdido la noción del tiempo, había extraviado el reloj. Decido, que por cada caída debía rezar dos rosarios y luego incorporarme.

Me dio resultado, 50 o 60 minutos después estaba frente a un alambrado de cinco hilos que rodeaba el puesto de un establecimiento lanero.

No podía creerlo, había llegado después de tanto esfuerzo y estaba tan fatigado que miraba incrédulo aquella pequeña tapera. Aparentemente no había vida, ningún Kelper, ningún animal. Ahora debía decidir cómo sortear ese alambrado de púas que no era muy alto, pero tampoco bajo.

Este pequeño refugio estaba en el medio de varios potreros, tres o cuatro, cuyas tranqueras se encontraban del otro lado y ya no tenía fuerzas para rodearlas. Me recosté con el torso sobre el alambrado y comencé a balancearme hasta perder el equilibrio y caer del otro lado.

Tendido en el suelo y a metros de la casa, saqué el lazo de la cintura y apuntando con mi revólver, grité "-¿Vive alguien?", me sorprendió escuchar mi voz, no sé por qué grité, quizás con la esperanza que alguien me contestara; aunque de lejos se notaba que era un refugio abandonado.

La casa era de chapa, con una puerta de madera, tenía un ancho de dos metros por tres de alto; al abrir observé que la mitad del piso estaba cubierto de abundante lana, hice un mullido colchón, me recosté y dormí profundamente 15 o tal vez 20 minutos.

Me desperté y enseguida comencé a ordenar todos los elementos de supervivencia, las bengalas diurnas las coloqué a la derecha de la puerta, las nocturnas a la izquierda; tomé dos aspirinetas y entre las botellas que había en el refugio busqué la más limpia, recuerdo que en su etiqueta decía Queen Drink (El trago de la Reina), la iba a usar como caramañola.

Sobre una de las paredes del refugio efectué siete marcas paralelas, taché la primera pensando que llegado el séptimo día iniciaría la marcha hacia Puerto Howard, que ya creía que estaba aproximadamente a 5 Km. del lugar de mi caída.

Cuando estaba intentando cortar los cordones de la bota de mi pie, escucho el ruido característico de las palas de un helicóptero, qué emoción !; podía afirmar que sentía los latidos de mi corazón.

Rápidamente tomé una bengala diurna y arrastrándome llegué al borde del cerro. Allí abajo veo un helicóptero, pero no distinguía muy bien si era británico o argentino. En uno de sus giros alcanzo a distinguir la escarapela argentina y lanzo la bengala, un humo anaranjado cubrió la colina.

Qué emoción indescriptible, de espalda a la tierra, miraba fijamente al helicóptero cómo se acercaba lentamente. Los recuerdos de mi infancia, de mi juventud, de mi mujer, de mis hijos... pasaban vertiginosamente por mi memoria, qué maravillosa era la vida.

El helicóptero se posa a metros de distancia y saltan de él dos Suboficiales con una camilla y un Capitán del Ejército Argentino, que constituían un grupo comando de rescate.

Ya en el helicóptero, el Comandante de Aeronave, 1º Ten. Marcelo Jorge Pinto me pregunta si había visto a otro oficial eyectado. Inmediatamente le contesto que sí, que me llevara hasta los restos de mi avión donde resultaría más fácil ubicarme.

Minutos más tarde recuperamos al 1º Ten. Senn, compañero de misión y luego de una emotivo abrazo, nos dirigimos a Puerto Howard.

Al llegar el helicóptero aterrizó en un pequeño potrero, ahí recogió al 1º Ten. de la RAF D. Jeff Clover (piloto inglés derribado horas antes), que habiendo sido rescatado del agua, fue llevado a una sala de primeros auxilios.

Cuando el aviador inglés subió al helicóptero, yo estaba recostado en la camilla tomando una taza de café. Cuando lo veo, mi primera reacción fue extenderle la mano y ofrecerle mi taza; tomamos café, conversamos un poco. El estaba bastante confundido.

La odisea que precede nuestro traslado a Darwin es otra historia. El cruce del Canal San Carlos fue realizado en pleno combate, no sólo teníamos a los buques enemigos a la vista, sino también aviones amigos y enemigos, hasta la satisfacción de ver un buque inglés en llamas, pero siempre con la preocupación que nos podían derribar.

Sobre nuestras Islas comenzaba el crepúsculo y lentamente nos acercábamos al pequeño poblado de Darwin. Finalmente aterrizamos y nos trasladaron al Hospital de Campaña, no sin antes presenciar el ataque de una sección de Harrier y el derribo de uno de ellos.

Después de dos día - Gracias a Dios - era examinado por un médico. Me colocaron suero y me inyectaron morfina. Descansé profundamente. Cuando desperté no sabía cuánto tiempo habían transcurrido."

El accionar enemigo

Aprovechando el mal tiempo sobre el continente, que demoró el accionar de la FAS sobre la cabecera de playa, el enemigo británico:

1) Consolidó las posiciones en la cabecera de playa y aceleró el desembarco de tropas remontando a 3.000 (No pic-nic) el número de hombres y asimismo pertrechos indispensables.

2) Efectuó ROF sobre el Estrecho con su arma aérea. Una sección de Harriers (R. Frederiksen en el Sea Harrier XZ-460 y M. Hale, en el Sea Harrier XZ-499 de Hermes) ~~atacó~~ a las 08:23 hs. y averió al Guardacostas GC-83 (PNA) *Río Iguazú* que transportaba dos obuses de 10.5 mm. Otto Mellara de E. A para la Guarnición Darwin, obligándolo a varar en la costa N del seno Choiseul, con un muerto y dos heridos. El fallecido en este ataque ~~era~~ un Suboficial de Prefectura Naval ~~al ser~~ alcanzado en el pecho por un proyectil mientras se encontraba con la ametralladora repeliendo el ataque. Según se comentó ese día, en esta heroica acción había averiado uno de los aviones atacantes. ~~Los náufragos~~ fueron recuperados 5 heridos, 1 cadáver, el resto de la tripulación., un cañón y municiones.

3) Hostigó con ataques aéreos rasante a la pista de BAM Cóndor (14:28 hs.), sin datos. Se estima un Sea Harrier averiado por A. Ae.

Relato del Ten. Brea

"Los ataques fueron en vuelo rasante, con lanzamiento de Chaff. El personal del Escuadrón helicópteros de la BAM Cóndor con ametralladoras 12,70 mm. emplazadas en el jardín de invierno de la vivienda que ocupaban, efectuaron ráfagas sobre el numeral de la sección atacante observándose la precisión de los disparos."

Relato del My. Pose Ortíz de Rosas

"La ROA avisó que entraban hacia la BAM Cóndor aviones enemigos. Los tripulantes del Escuadrón Helicópteros cumplían turno en dos ametralladoras 12,70 mm. y dos 7,62 mm. que eran repuestos de los helicópteros y estaban emplazadas en el fondo de la casa donde descansaban desde el día 2 de mayo de 1982. El 1º Ten. Fernández estaba a cargo en esa oportunidad. Vi aparecer un Harrier sobre el canal en vuelo bajo, debido al fuerte viento de frente ~~que~~ venía a muy baja velocidad terrestre. Con total serenidad el 1º Teniente, refirió el blanco y ordenó Fuego Libre. ~~El~~ El avión ~~lo vi~~ envuelto en proyectiles trazadores, ~~(las bandas las teníamos únicamente armadas con esta munición)~~. ~~El avión se inclinó e~~ inclinó sus planos a la derecha, todo el mundo continuó disparando. Lo seguí observando con mis prismáticos y lo vi desaparecer en franco descenso detrás ~~del lomo que era~~ de la pista, aún inclinado. Me quedé unos segundos esperando oír o ver la explosión; no fue así, y ordené un vuelo con un helicóptero para reconocer el lugar, seguro que había sido derribado, pero no fue localizado.

La conducción Superior Argentina

En los altos organismos de nuestra conducción política militar (Junta Militar - EMC) se evaluaron los acontecimientos del día 21 y en especial el hecho trascendental de la cabecera de playa que el enemigo había logrado consolidar en el área de San Carlos.

Aparte de otras medidas de carácter militar tal como la previsión del empleo aerotransportado de nuestra reserva estratégica terrestre, se planificó una acción conjunta (ARA / FAA) para el ataque de dicha cabecera de playa. Las tareas principales ~~(dentro de las operaciones de CB)~~ para la FAA eran el *ataque a objetivos terrestres* en Puerto San Carlos y Puerto Sussex, mientras que a CANA se le adjudicaron OM terrestres y

navales en Establecimiento San Carlos. Las tareas adjudicadas a la FAA, fueron ordenadas de inmediato a la FAS.

La FAS

Este Comando comenzó a planificar, durante la noche 21 / 22, las operaciones de ataque a objetivos terrestres (AOT) con sus consiguientes ~~operaciones~~ de apoyo (cobertura - REV - Diversión - Control Aerotáctico). ~~Tenía~~ que superar tres obstáculos principales:

a) El mal tiempo reinante en el continente y en las áreas de REV que si bien no ofrecía mayores obstáculos a la partida, penalizaba seriamente su recuperación.

b) El agotamiento y desgaste sufrido por las unidades de combate el día anterior a causa del tremendo esfuerzo (operativo y técnico) realizado.

c) La ausencia de OCAA (Oficial Control Aéreo Adelantado) en el área de los OM terrestres.

Las salidas de diversión en la madrugada

* **OF Nº ~~2162~~ 2151**, un **T-21**, indicativo **PUA**. **Tripulación**: 1º ~~Ten. Bianco~~, Ten. ~~Herrero~~. **Despegó** de CRV a las 00:~~00~~ 05 hs. a nivel de vuelo 330 hacia 48° 42' S / 62° 45' Oeste descenso a 2.000 pies a CRV. **Arribó** a las 02:~~00~~ 35 hs. Esta salida provocó una salida de PAC que se dirigió a su intercepción.

* **OF Nº ~~1206~~ 2156**, un **L~~R~~- 35**, indicativo **POTRO. Tripulación**: Cap. ~~Benza~~, 1° Ten. Ronconi, C. 1° Mothe. **Despegó** de GRA a las 03:00 hs. (GRA vertical MLV-GRA a nivel de vuelo 400. Este avión enlazó CIC MLV a las 04:01 hs. y provocó una salida Sea Harrier para interceptarlo. **Arribó** a GRA a las 05:08 hs.

* **OF Nº 2162**, Fenix, un **T-21**, indicativo.....?.....**Tripulación**: Cap. González, Ten. Cercedo. **Despegó** de CRV a las 01:12 hs. a nivel de vuelo 330, hacia 49° 12' S / 63° 14' O. Regreso a CRV donde **arribó** a las 03:24 hs. CIC ordenó su regreso y fue atacado con misiles Sea Dart.

* **OF Nº 2161,** un **LR-35**, indicativo **CARDO. Tripulación** : Vcom. De La Colina, Ten. Felice. **Despegó** de CRV a las 21:10 hs. a nivel de vuelo 330 hacia 48° 35' S / 62° 36' O; descenso a 2.000 pies y regreso a CRV. **Arribó** a las 23:~~00~~ 10 hs.

165

Interroj. a TRIP. combate

Tenemos la Misión 1207 de A4-B

Apoyo de fuego directo

ELLA CHISPA:

Cap. Carlos Varela

1ro Tte. Héctor Sánchez

1ro " Oscar Berrier

Tte. Sergio Mayor

Tte Mario Roca

" Luis Cervera

ELLA LANZA:

1ro TTE. Mariano Velazco

TTE Fernando Robledo

Alf Jorge Barrionuevo -

* **OF Nº 2164,** un **LR-35**, indicativo **SOL**. **Tripulación**: My. González, Cap. Ceaglio. **Despegó** de SJU a las 22:11 hs., hacia 49° 12' S / 63° 14'; nivel de vuelo 300, descenso y regreso a SJU. **Arribó** a las 23:59 hs.

* **OF Nº 2166,** un **LR-35 A**, indicativo **LUNA**. **Tripulación:** 1° Ten. Acosta, Alf. Redonda. **Despegó** de SJU a las 23:59 hs. nivel de vuelo 300 hacia 49° 30' S / 63° 30' O; descenso y regreso a SJU. **Arribó** a las 01:18 hs.

Las salidas de combate

A partir del mediodía la FAS puso en ejecución las siguientes salidas de combate:

* **OF Nº 1204**, 4 aviones **A-4C**, indicativo **LEON. Tripulación:** Cap. Cafaratti, Ten. Bono, 1° Ten. Ureta, Ten. Codrington. **Despegaron** de SJU a las 12:04 hs. Llegaron al Estrecho de San Carlos con muy malas condiciones meteorológicas, las que para el posible ataque visual al Puerto (San Carlos) se agravaron, reduciendo toda visibilidad. Además la falta de un OCAA en la zona del objetivo y la falta de señalización de la propia tropa, anularon toda posibilidad de ataque. El guía suspendió la misión y, al regresar próximos a cruzar el Estrecho San Carlos, observaron en su costa Este (Bahía Punta Peña Blanca o Rincón de San Martín) un buque. No fue atacado por haber sido avistado en una posición relativa que exigía un viraje que demoraba el ataque, por lo cual dieron potencia a pleno y salieron del alcance de sus armas. Luego del aterrizaje se enteraron que se trataba de un buque argentino varado debido a un ataque de una fragata inglesa. Regresaron y arribaron a SJU a las 14:45 hs.

* **OF Nº 1205,** 6 aviones A 4B, indicativo CHISPA. BRP. Despegaron de GAL a las 15:15 hs. OM: Pto. Sussex. Luego del REV siguieron solo dos aviones; Nº 1: Cap. Varela C-250; Nº 2: 1° Ten Sánchez C-231. Regresaron 1° Ten. Berrier, Ten. Cervera, Ten. Roca (C-228), Ten. Mayor (C-207) (todos por distintos problemas técnicos). Esta sección llegó por instrumentos al OM y estimando (por OMEGA) efectuaron el lanzamiento sin resultados comprobados. En el regreso, avistaron 2 fragatas a unos 500 metros de la costa y a dos helicópteros Sea King. Arribaron a las 18:15 hs. a GAL?????

Simultáneamente a estas salidas AOT, los Mirage III, efectuaron salidas de cobertura.

* **OF Nº 1208,** 2 aviones **M III**, indicativo **PITÓN**. **Tripulación**: My. Sánchez, Cap. Czerwinsky. **Despegaron** de GAL a las 14:42 hs. orbitaron

MLV, nivel de vuelo: 400 sin poder ~~alcanzar~~ enlazar con el CIC MLV (entre las 15:10 y las 22 hs. **Arribaron** a GAL a las 16:03 hs.

* **OF Nº 1209**, 2 aviones **M III**, indicativo **COBRA. Tripulación**: Cap. Huck, Cap. Ballesteros. **Despegaron** de GAL a las 15:45 hs. Estuvieron en el área MLV a las 16:15 hs. a nivel de vuelo 400, nuevamente sin enlace CIC / OCAT. Regresaron a GAL donde **arribaron** a las 17:22 hs.

Otras salidas de apoyo operativo

* De REV. 2 aviones **KC-130**, indicativo **DURO** (TC-70) **Tripulación**: Vcom. Cabanillas R., My. Martínez A., Vcom. Speranza A., S. A. Ridzik J., S. P. Votchevitch J., S. A. Pajón R., S. P. Plascencia B., Caravaca R. **Despegó** de SCZ a las 14:05 hs. **Arribó** a CRV a las 18:05 hs.; y el segundo indicativo **CACHO** (TC-69) ; **tripulación**: Vcom. Litrenta L., Cap. Destefanis G., My. Mensi, C. P. Perón V., C. P. Tello V., S. Aux. González H., S. A. Reynoso V., Lombino M. **Despegó** de GAL a las 13:05 hs. **Arribó** a GAL a las 19:05 hs.

* y hay otro vuelo de un **KC-130 (TC-70)** con la **misma tripulación** que el primero, que **despegó** de CRV a las 20 hs. y **arribó** a SCZ a las 21:20 hs.

* De retransmisor: OCAT - E y R / Diversión. My. Medina, Ten. Poggi, Alf. Mariani, S. P. Acosta, Vcom. Torres. Despegó de CRV a las 14:19 a zona operativa en 51° 30' S / 64° 00' O. Arribó a CRV a las 18:15 hs. Espera. Nivel de vuelo 330.

La exploración lejana

Un **Boing 707**, indicativo **TRONCO (TC-92), Tripulación**: Ritondale Otto., Barbero W., Rosales A., Amengual J., Vignolo G., Allende R., Enríquez L. **Despegó** de EZE a las 06:30 hs. **Arribó** a PAL a las 16:20 hs.

En el parte de novedades significativas del CAE. ~~Período 22 de mayo de 1982 desde las 08: 00 a las 17:00 hs.~~ se informa en el punto 3 que TRONCO (B-707) en misión de exploración y reconocimiento lejano ~~es~~ fue atacado por misiles en posición 3164 S y 3043 O. sin daños.

Ecos de helicópteros en el continente

A las 21:30 hs. el CIC ~~MLV~~ CRV informó que tenía 3 ecos desconocidos en el radial 180. Estimó helicópteros. Se ordenó el despegue de 1 IA-58 (matrícula A-558)

167

E y R

F-27 (T-43) BOLSA II

CRU 0820 CAP. OLMOS Hugo

CRU 1200 " VALVERDE Armando

C-1: LAMAS guillermo

CRU 1440 Arasto A.

CRU 1740

F-27 (T-41) PACÚ

CRU 1400 My NUÑEZ Mario

CRU 1730 CAP. MIRGONE Julio

CR. DOCTORS, E

BATISTA E

F-27 (TC-78) TITÁN 1

TRE 0830 VCOM RIVAROLA Juan

CRU 1200 MY. RODRÍGUEZ Juan

CRU 1450 C-1: DOMÍNGUEZ, R.

TRE 1700 ALBERTENGO A.

LV-MDE - TS-60 - LANGOSTA I, II, III

x Mje N-2128 informa 3 unidades volando 0340 horas.

→

de CRV

Tripulación: Ten. Filipanics Miguel Alejandro - AD de origen) **1° Vuelo: Despegó** a las 21:03 (~~DE DÓNDE???????~~) **Arribó** a las 22:37 hs. / **2° vuelo: despegó** a las 23:41 hs. (~~DE DÓNDE??????~~) y **arribó** a las 0026 del 23 de mayo. (~~DE DÓNDE????~~) quien informó ~~avistarlos y~~ que al verlo apagaron sus luces posición. A causa de este detección entraron en alarma roja todos los AADD FAS y se ordenó oscurecimiento en TRE y CRV. ~~Sin haberse podido comprobar dichos ecos y avistaje y~~, ante la desaparición de los ~~primeros~~ ecos, se levantó la alarma a las 23:00 hs.

Relato del 1° Ten. Horacio Bosich

"Luego del despegue del IA-58 e informar avistar a los helicópteros, se le ordenó realizar fuego de cañones contra los mismos. Se ordenó el oscurecimiento de CRV y el despegue de un avión Mirage III E (1401), con el cual me encontraba ~~realizando~~ en alerta ~~a 3~~: la orden fue destruir los helicópteros con un misil MATRA 530 IR y cañones de 30 mm.

El radar de tierra me guió hacia los blancos, hasta que hice contacto con el radar de abordo. Luego de realizar el enganche me dispuse a disparar pero no lo hice porque quería estar seguro sobre la naturaleza del blanco. Traté de hacer contacto visual pero fue imposible. Fui guiado luego en 4 o 5 oportunidades hasta nuevos blancos pero sin éxito. La operación se realizó a 1.000 pies aproximadamente sobre un terreno con elevaciones lo que me imposibilitaba en muchos casos saber mi altura real. Cuando me encontraba en final de aterrizaje con mínimo combustible ~~me~~ se apagaron las luces de la pista por alarma roja y tuve que realizar un nuevo circuito."

Nuestros Helicópteros Malvinenses

Cumplieron ese día las siguientes misiones:

1) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **PATO, armado** con 4 ametralladoras Browning 7,62 mm. **Despegó** de Darwin a las 13:45 hs. para realizar una **misión** de búsqueda y rescate. **Arribó** nuevamente allí a las 15:00 hs. **Tripulación**: Ten. Sánchez (P), Ten. Vergara (CP), C. P. Carmona (M), y C. 1° Quiñones (OP).

2) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **PATO, armado** igual que el anterior. **Despegó** de Darwin las 16:00 hs. **arribó** en el mismo lugar a las 17:00 hs. **Tripulación**: Ten. Sánchez (P), Ten. Vergara (CP), C. P. Carmona (M), y C. 1° Quiñones (OP).

Búsqueda y rescate sobre tierra del My Pinna 1er TTE SENN Y TTE (RAF) GLOVE

ESCUELA DE AVIACION MILITAR
PROMOCION XIX

N°) CH-47C- (H-93) DEP DARWIN 1530 y ARR 1630 a MLV.
1er TTE Giagischia Horacio
" " Brower Julio
Fernández R
Lavorato R
Vera M.
Pistón A.

3) Un (1) **Bell 212,** matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN. Despegó** de Darwin hacia Puerto Howard a las 11:30 hs. **Arribó** a Darwin a las 14:00 hs. **Tripulación**: Ten. Marcelo Pinto (P), Ten. Héctor Ludueña (CP), C. 1° López Alberto (M), y C. 1° López Roberto (OP), Médico 1° Ten. Beranek. En este vuelo se recuperaron los pilotos que se habían ~~salvado al eyectarse~~ EYECTADO de sus aviones alcanzados por el fuego enemigo: My. Piuma, 1° Ten. Senn, el piloto inglés Mike Glover y el My. Donadille.

Esto no coincide con la carpeta de helicópteros

Relato del 1° Ten. Héctor Ludueña

"Se recibió la orden de ir a recuperar un piloto eyectado ~~(pero~~ (no se sabía el nombre) presumiblemente caído en la Isla Gran Malvina, en ~~las~~ proximidades de Puerto Howard. En dicho lugar debía subir un Sargento del Ejército Argentino, quien había visto caer ~~restos de~~ un avión. Se llegó al lugar, subió el Sargento ~~y le~~ e indicó el lugar (R° rumbo aproximado 270°) no pudiendo precisar con exactitud la distancia. ~~El helicóptero despegó rumbo a esa dirección y~~ Luego de recorrer 2 / 3 Km. se comenzó a observar restos de avión y en una misma línea una pequeña casa tipo refugio. ~~Se aproximó al~~ EN EL mencionado refugio y se encontró al My. Gustavo A. Piuma ~~Justo~~ en estado de shock. El médico de la tripulación procedió a revisarlo y lo embarcó en el helicóptero. El My. Piuma trató de decir algo a la tripulación pero debido a su estado y la situación que se vivía al momento (PAC en la vertical) no se daba a entender. ~~Se despegó y~~ Se escuchó en la frecuencia 121.5 un llamado "Bell 212" que fue interrumpido debido a presencia de una PAC inglesa. Posteriormente se volvió a escuchar dicho llamado y a unos 1.000 metros del refugio se encontró a otro piloto eyectado de M 5 Dagger (1° Ten. Senn) en buenas condiciones físicas. Subió al helicóptero. Se emprendió el regreso a Howard para descenso del Sgto. que había hecho de guía. ~~Se llegó a dicho lugar y se bajó a este personal.~~ Se ~~le~~ NOS consultó ~~al Comandante de aeronave~~ la posibilidad de trasladar a un piloto inglés derribado y en poder de tropas del Ejército Argentino en Howard. Dicho pedido fue aceptado, se trataba del Fl. Lt. Glover de la RAF, que había sido derribado momentos antes por un Blow Pipe de la Ca. Cdo. 601 siendo trasladado ~~en el mismo helicóptero~~ a Darwin."

169

C-130 (TC66) Puente aéreo

My Dominguez Julio
VCom. Reguero Roberto
Mela R
Reynoso J.
S. Aux. Soday R
Gardenal O.
De Robles H.

CRV. 23-May 2235
GAL 24-May. 0500

Este vuelo no pudo entrar en Pto. Argentina luego de sobrevolar la pista 2 veces

Día 23 de mayo de 1982

(Domingo)

Un Nuevo Cruce

A las 00:15 hs. el **C-130** indicativo **MARTE**, matrícula **TC-66, despegó** desde CRV rumbo a la BAM MLV, con 15.000 Kg. de carga y 40 Pax . **Tripulación**: My. Véliz, Cap. Villegas, My. Valdecantos, S. A. Tulián, S. A. Puig, C. P. Contigiani y C. P. Segovia. **Arribó** a MLV a las 04:00 hs. y **despegó** nuevamente a las 04:18 hs. trayendo, entre otra carga, a 30 heridos, cuatro de ellos graves. **Arribó** a CRV a las 06:45 hs.

La meteorología al amanecer

En el AD MLV los techos de nubes eran bajos y el viento (SO) aumentando de 10 a 25 Kmt. y una capa superior de nubes a 2.500 metros. En Darwin había neblina.

En el Continente: nubosidad baja, post. frontal, viento del NO. de moderados a fuertes.

El carguero *Monsumen*

A las 08:27 hs., tres helicópteros enemigos localizaron y atacaron a ese carguero que navegaba entre Puerto Argentino y Puerto Fox, en proximidades de la Isla Bouganville donde, para eludir la acción enemiga, se internó en áreas con algas que trabaron sus hélices y timón. Fue remolcado al día siguiente a Goose Green, recuperándose su carga donde quedó en manos argentinas hasta el 29 de mayo, día en que cayó Darwin. Un herido grave.

La actividad enemiga

En el tercer día de la cabecera de playa el enemigo volcó todos sus esfuerzos en la consolidación de la misma mediante construcción de defensas y todo tipo de refuerzos en material y personal, sin ser molestados por nuestras Fuerzas Terrestres (FFTT) ubicadas, ya en magnitud en sus inmediaciones. El Jefe Británico de la FFTT General Julián Thompson había establecido su Comando en San Carlos.

El Grupo de Batalla inglés se encontraba desplegado alrededor de las Islas, con sus buques alejados hacia el Este, piquetes radar al N de la Isla Gran Malvina (*Coventry*

- *Broadsword*) y varias fragatas en el Estrecho de San Carlos en protección antiaérea a la cabecera de playa. Asimismo y - aparentemente - el Grupo de Submarinos ~~nucleares~~ efectuó tareas de alerta temprana, (antiaérea) ubicándose próximos a nuestras BAM continentales (especialmente GRA y GAL, en superficie, ~~detectados por nuestro GOE~~).

El arma aérea de la flota británica se mantuvo activa desde el amanecer. Se detectaron en este día 58 salidas (29 PAC) con un esfuerzo máximo de 5 ~~PAC~~ simultáneas, realizando ataques a objetivos terrestres y salidas de reconocimiento fotográfico (RFO).

* **10:30 hs.** 2 aviones Sea Harrier GR 3 del Hermes. **Tripulación**: (RAF) Flt. Lt. Morgan y Flt. Lt. Leeming. Atacaron 4 helicópteros del EA volando sobre el agua próximos a Pto. Fox (3 PUMAS y 1 AUGUSTA), destruyendo 3, en Shag Cove House (relato inglés completo en Pág. 130 / 1 Libro AWSA).

* **11:00 hs.** 1 avión Sea Harrier sobrevoló alto BAM MLV en ROF.

* **11:00 hs.** 2 aviones Sea Harrier GR 3 bombardearon y cañonearon BAM Cóndor. 1 GR 3 aparentemente fue averiado por cañón antiaéreo. Este día Inglaterra confirmó 1 SH destruido ~~en el Río~~ "en accidente" del despegue. Piloto: Lt. Cdr. Batt (ZA-192).

* **13:15 hs.** 2 aviones GR 3 bombardearon Puerto Howard.

* **13:55 hs.** 2 aviones GR 3 bombardearon BAM MLV sin precisión ni daños.

* **16:30 hs. y 17:25 hs.** 2 aviones GR 3 atacaron Pista de Estación Aeronaval Calderón. Averiaron casa Kelper en cercanías.

* **20:30 hs.** 1 avión GR 3 lanzó una bomba que cayó en el mar, en proximidades de Pto. Argentino, a 7 / 8 Km. de la costa.

La actividad ~~aérea operativa~~ propia

El Comando de la FAS había planificado, durante la noche, las salidas destinadas, nuevamente, a ataque a ON en el Estrecho San Carlos, con sus correspondientes salidas de diversión y Exploración y Reconocimiento. Así, desde temprano, se puso en ejecución la citada planificación:

- *Broadsword*) y varias fragatas en el Estrecho de San Carlos en protección antiaérea a la

1) **Ataque a ON: 1° Oleada**

a) **OF N° 1205**, 3 aviones **M 5**, indicativo **PUMA, armados** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GRA a las 08:45 hs. **Tripulación**: Cap. Cimatti, 1° Ten. Ratti, Cap. Rodhe. No lograron completar reunión con LEAR (T-23) por condiciones meteorológicas adversas y poca luz. **Arribaron** a GRA a las ~~09:30~~ 10:15 hs.

b) **OF N° 1206**, 3 aviones **M 5**, indicativo **POTRO, armados** igual que los anteriores. **Despegaron** de GRA a las 08:45 hs. **Tripulación**: Cap. ~~Moreno~~, Ten. Volponi, Cap. Robles. Idem anterior. **Arribaron** a GRA a las ~~09:50 hs.~~ 10:15

c) **OF N° 1207**, 3 aviones **A 4B**, indicativo **LANZA**, **armados** igual que los anteriores. **Despegaron** de GAL a las 09:06 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Velazco (C-221), Ten. Robledo (C-215), Alf. Barrionuevo (C-226). El guía regresó por fallas en el generador, el 2 y el 3 se unieron, a 20 millas náuticas del OM a la Escuadrilla TEJO. **Arribaron** a ...GAL..... a las ...11:05

d) **OF N° 1208,** 3 aviones **A 4B**, indicativo **TEJO**, **armados** igual que los anteriores. **Despegaron** de GAL a las 009:05 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Filippini (C-214), Cap. Bergamaschi (C-231) (se volvió a 43 minutos de vuelo por falla trasvase combustible.) Ten. Autiero (C-244), ~~Alf. Vottero~~. A esta escuadrilla se le unió la sección LANZA. Llegaron a la zona del ON a las 10:02 hs. y no encontraron el blanco. Regresaron S/N a GAL. **Arribaron** a las 11:02 hs.

De la primera Oleada no se produjo ningún ataque. Salió luego la segunda Oleada, con los HALCONES de GAL y SJU.

a) **OF N° 1210,** 3 aviones **A 4B**, indicativo **TRUENO**, **armados** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GAL a las 12:00 hs. **Tripulación**: Cap. Palaver, Alf. Gómez (C-240), 1° Ten. Guadagnini (C-242). Falló el avión del guía y el 2 y el 3 se unieron desde el despegue a la Escuadrilla NENE.
~~Arribaron~~ a ...GAL... a las ...15:30...hs.

b) **OF N° 1211,** 3 aviones **A 4B**, indicativo **NENE**, **armados** igual que los anteriores. **Despegaron** de GAL a las 12:00 hs. **Tripulación**: Cap. Carballo (C-228), 1° Ten. Rinke (C-239), 1° Ten. Cachón. (Se cayó desde la escalera al subir a su cabina sufriendo una lesión en su pierna. No salió). Al unírsele los **TRUENO** esta escuadrilla (4 A 4B) quedó constituida: Cap. Carballo, Alf. Gómez, 1° Ten. Guadagnini, Ten. Rinke. No encontraron la KC-130 en el punto preestablecido, pues por un error le habían dado las coordenadas equivocadas al reabastecedor. (Lo ubicaron a 150 Km. del Punto de reunión ~~en vuelo PRV~~) y siguieron al objetivo, ingresaron al Estrecho desde el S. Encontraron helicóptero Lynx. lateral Bahía San Carlos, frente a su entrada, recibieron fuego A. Ae. de dos fragatas

(*Antelope y Broadsword*) se internaron en viraje ~~a la derecha~~ al Norte de la Isla Soledad. ~~Luego un 180 a la derecha~~ para regresar con rumbo Oeste, por el brazo Norte; el numeral tres perdió de vista al guía por lo que debieron separarse en secciones. Un momento antes de lanzar su bomba, el Cap. Carballo fue alcanzado por una explosión bajo el ala derecha de su avión, provocada, de acuerdo a la mayoría de las versiones inglesas, por un misil lanzado desde tierra, abortando el ataque con la intención de eyectarse, pero al notar que aún tenía dominio de los comandos del avión, decidió regresar a su Base, recibiendo sobre *"Goose Green"* un nuevo ataque inglés y pasando un misil lanzado desde tierra muy cerca de su cabina. El Alf. Gómez continuó el ataque alcanzando a la fragata clase 21 *Antelope* con una bomba MK 17 de 1.000 libras que no explotó (~~posteriormente lo haría al ser desarmada y hundiría la fragata~~). El 3 y el 4 también atacaron a la *Antelope*. El Jefe de sección, 1° Ten. Luciano Guadagnini lanzó su bomba y un instante después, munición proveniente de la misma *Antelope* impactó en su ala derecha, pareció que iba a estrellarse en el agua, pero en un supremo esfuerzo del piloto su avión se enderezó y se estrelló contra el mástil de la fragata que ~~se partió con un ruido seco~~, cuando esta aún estaba bamboleando por el impacto del avión, entró en su casco la bomba lanzada ~~por el mismo~~ Guadagnini, que junto con la del Alf. Gómez provocarían su hundimiento cuando intentaban desactivarla, estallando durante la noche, partiéndose en dos ~~y yendo a parar al fondo de la Bahía~~, en la mañana del día 24. El N° 4 evadió la nube de misiles y en su escape sobrevoló a un buque que aprecia es el *Canberra*, además de visualizar ocho buques dentro de la Bahía. **Arribaron** a GAL (1, 2 y 4), individualmente a las 15:30 hs.

c) **OF N° 1212,** 3 aviones **A 4C**, indicativo **PLATA**, **armados** con 3 BR. **Despegó** de SJU a las 11:~~30~~ hs. **Tripulación**: ~~Cap. Almonó~~, 1° Ten. Vázquez, 1° Ten. Castillo, pero no encontraron al KC-130, debido al error en las coordenadas ~~de los KC-130~~ mencionado anteriormente y debieron regresar a SJU. **Arribaron** a las 13:~~30~~ hs.

d) **OF N° 1213,** 3 aviones **A 4C**, indicativo **ORO**, **armados** igual que los anteriores. **Despegaron** de SJU a las 11:~~30~~ hs. **Tripulación:** Cap. ~~García~~, ~~Alf. Issac~~, Alf. Martínez y Ten. Paredi. El guía abortó despegue. Los ~~dos~~ restantes no encontraron al reabastecedor. **Arribaron** a SJU a las 13:~~30~~ hs.

e) **OF N° 1214,** 3 aviones **M 5**, indicativo **DAGA**, **armados** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GRA a las 14:20 hs. **Tripulación**: Cap. Cimatti, 1° Ten. Ratti, Cap. Rodhe. El guía regresó cuando aún iba en ascenso, por pérdida de combustible. El ON debía encontrarse al Norte del Estrecho San Carlos. Al arribar a la zona no visualizaron ningún blanco, allí se cruzaron peligrosamente con una sección de Mirage ~~III~~. Informaron al retransmisor la ausencia de blancos. El DAGA 1 hizo enlace con los PUÑAL, que venían cinco minutos detrás, escuchando cuándo el PUÑAL 2 le avisó al 1 que los interceptaba una

PAC inglesa; instantes después el 1 informó del posible derribo del 2. Durante el regreso y ya próximos a Río Grande el **DAGA 1** acompañó al **PUÑAL 1** hasta el aterrizaje. **Arribaron** a GRA a las ~~16:06~~ hs. 16:20

f) **OF Nº 1215,** 3 aviones M 5, indicativo **PUÑAL, armados** igual que los anteriores. **Despegaron** de GRA a las 14:20 hs. **Tripulación**: My. Martínez, Ten. Volponi, Cap. Moreno (Nº 3 no decoló por falla) Los dos restantes llegaron a la zona del blanco no encontrando el Objetivo Naval , regresaron y fueron intercetados por una PAC (Lt. Cdr. Andy Auld y Lt. Martin Hale). Rasante (90 pies) sobre Isla Borbón (Pebble Island) eyectaron cargas y escaparon, por no contar con combustible y armamento adecuado para enfrentarlos en misión aire-aire; el Nº 2, Ten. Héctor R. Volponi fue alcanzado por un *Sidewinder AIM - 9L* del Lt. Hale (ZA-194) y derribado sin eyección en al Bahía *Horseshoe*, sus restos cayeron en el lado Oeste de Bahía Elefante, 2 millas al Norte de Isla Calderón y fueron recuperados ~~por DHC 6~~ (**OF Nº 2532**) desde BAM Calderón, en una urna el día 29 de mayo. El My. Martínez, gracias a su posición más avanzada y mayor velocidad logró tomar distancia, eyectó tanques y regresó al continente. **Arribó** ~~a las 16:06~~ **(DÓNDE????)** a GRA : 16:20

g) **OF Nº 1216,** 3 aviones **M 5**, indicativo **CORAL, armados** con 2 BR. **Despegaron** de SJU a las 14:20 hs. **Tripulación**: Cap. Dimeglio, Ten. Aguirre, 1º Ten. Román, atacaron objetivos terrestres, a la salida se cruzaron con otra sección con riesgo de colisión. Recibieron intenso fuego antiaéreo. Escucharon derribo **PUÑAL 2**. Arribaron a SJU a las ~~16:16~~ hs. ~~SAN~~ 17:00

DAGA

Salidas de Cobertura

En horas de la tarde los M III cumplieron dos salidas de cobertura sobre Malvinas:

(I-016)(I-005)

a) **OF Nº 1218**, 2 aviones **M III**, indicativos **DARDO**, ~~**MAGIC y MATRA**~~, **Despegaron** de GAL a las 14:24 hs. **Tripulación**: My. Sánchez, 1º Ten. Puig. ~~**(No hay mayores datos de esta salida. Ampliar.)**~~ **Arribaron** a GAL a las 15:47 hs. Misión Cobertura

(I-017)(I-014)

b) **OF Nº 1219**, 2 aviones **M III**, indicativo **FLECHA** ~~(**MAGIC O MATRA** ver pág. 265 del libro del libro malo~~). **Despegaron** de GAL a las 14:30 hs. **Tripulación**: Cap. Ballesteros, Cap. Czerwinski. Efectuaron cobertura ~~avión ER - NARDO - CRV (Cap. Benza / 1º Ten. Ronconi, OF Nº 2133~~). **Arribaron** a .....GAL..... a las 16:10 hs.

1º TTE Blanco Eduardo 0030 CRV } x MLJ
TTE Herrera Luis 0235 CRV }
Paiges E

OF 2182 (T-24) LORO Relevamiento aerofotográfico

1º TTE Blanco Eduardo
TTE Felice Enrique CRV 1400
Lagger E CRV 1640
Fraijo R

LR-25 (LV-MBP) Diversión NIDO

OF 2181

Cap. Pane Carlos CRV 1437 } x OM
Alf Pignato CRV 1612 }

OF 2184 - LR-35A Diversión NANDÚ

My. González Ricardo SJU 1400
Cap Ceaglio " " 1600

OF 2194 LR 35A - Diversión NANDÚ

La misma TRIP. anterior SJU 1640
" 1845

OF. 2196 - LR35A - Diversión LUNA

La misma TRIP. ant.
Comienza el día 22 de SJU 2350
Termina " " 23 " " 0130

OF 2185 LR 35A - Diversión - CONDE

1º TTE Acosta Edgardo SJU 1420
Alf. Redonda Juan " 1554

OF S/N LR 35A - Diversión CONDE

La misma Tripulac. anterior SJU 1650
SJU 1840

ESTAS SON LAS ÚNICAS QUE TENEMOS DOCUMENTADAS

No coinciden con el libro

OF. 2183 - 2LR-35A (T-23 - LV-OFU) NARDO - Dirección

Cap. Argues Miguel CRV 1430
Ten. Cercado Gustavo CRV 1700
175 Princich L.

} x MLV.

T-23

Cap. Benza Nicolás GRA 1420
" Ronconi Carlos GRA 1620
C° 1° Motte J.

T-23

Benza GRA 0840
Ronconi " 1010
Motte

LR-35 OF. 2163 - (T-21) FENIX - Dirección

Cap. González Olleros de Rafael CRV 0110
Ten. Cercado Gustavo CRV 0330

(T-21) E y R

Cap. Argues Miguel
" Pane Carlos CRV 0720
C° 1° Rocha Dardo CRV 0920
Cap. Lofufo Marcelo

} x MLV.

OF 2186 - LR-35 (T-22) FUEGO - Dirección

Cap. Buira Antonio GRA 1425
Ten. Caballero Alfredo GRA 1520
López A

LR-36 (LV-LOG) RAYO E y R electrónico

OF 2190 V Com Rodolfo de la Colina
Cap. Despierre Jacinto CRV 1305
Paisés CRV 1820

} x MLV.

(OF 2125) (LV-ONN) LORO E y R visual

LR-35

Cap. Martínez Villada Juan GRA 0810
Ten. Casado Eduardo GRA 0920
Cusenta J.

LR-35A (T-24) [illegible] - PÚA E y R detección elección.

OF 2162

→

Salidas de Diversión y Retransmisor

Se efectuaron:

1) **OF Nº 2162, (ESTA OF YA FIGURA EL DÍA ANTERIOR).** 1 **LR-35** indicativo **PUA. Misión**: diversión. **Tripulación**: 1º Ten. Bianco / Ten. Herrera. **Despegó** de CRV a las 00:30 hs. al "N" de Canal San Carlos - PAC. **Arribó** a CRV a las 02:22 hs.

2) **OF Nº 2163,** 1 avión **LR-35**, indicativo **FENIX. Misión**: Diversión: **Tripulación**: Cap. González, Ten. Cercedo. **Despegó** de CRV a las 01:12 a vertical Pto. Argentino - PAC - **Arribó** a CRV a las 03:24 hs.

3) **OF Nº 2166** avión **LR-35**, indicativo **LUNA. Tripulación**: 1º Ten. Acosta / Alf. Redonda. **Despegó** de SJU a las 00:00 hs. - MLV - **Arribó** a SJU a las 01:16 hs.

4) **OF Nº 2178, HS-125,** indicativo **RAYO 1. Tripulación**: Ten. Poggi, Alf. Mariani, Vcom. Torres, My. Medina, S. P. Acosta. **Misión**: Retransmisor y OCAT. **Despegó** de CRV a las 09:41 hs., hacia 51º 30' S / 64º 00' O. **Arribó** a CRV a las 15:12 hs. Interceptada por PAC próxima.

5) **OF Nº 2181, L-25**, indicativo **NIDO. Tripulación**: Cap. Arques, Ten. Cercedo. **Despegó** de CRV a las 14:37 hs. hacia 49º 15' S / 60 º 30' O. a nivel de vuelo 350; descubrió PAC - nivel de vuelo 140 con rumbo 260º a 30 millas náuticas regresó y **arribó** a CRV a las 16:12 hs.

6) **OF Nº 2182, LR-35 A**, indicativo **LORO. Tripulación**: 1º Ten. Bianco, Ten. Felice. **Misión**: Diversión. **Despegó** de CRV a las 13:59 hs. hacia 49º 27' S / 60 º 51' O. Nivel de vuelo 300. **Arribó** a CRV a las 16:40 hs.

7) **OF Nº 2183, LR-35 A, matrícula T-23**, Indicativo.....NARIO..... **Misión**: Exploración y Reconocimiento visual, 150 millas al Este de la Isla de los Estados. **Despegó** de Río Grande a las 08:40 hs. y **arribó** a las 10:10 hs. S/N. **DÓNDE????. Tripulación:** Cap. Benza, 1º Ten. Ronconi y C. 1º Mothe.

8) **OF Nº 2184, LR-35 A**, indicativo **ÑANDÚ, tripulación:** My. González, Cap. Ceaglio. **Misión**: Diversión. **Despegó** de SJU a las 14:25 hs. hacia 49º 49' S / 61º 10' O. a nivel de vuelo 310 y hacia 50º 05' S / 60º 30' O. Regresó a SJU donde **arribó** a las 16:00 hs.

9) **OF Nº 2185, LR-35 A**, indicativo **CONDE, Tripulación**: 1º Ten. Acosta, Alf. Redonda. **Misión**: Diversión. **Despegó** de SJU a las 14:25 hs. hacia 50º 00' S / 61º

2) TC-70 - indicat. Roma.
SCZ 1105
GAL 1425

Aviones KC reabastecieron a los sig. ELLAS:
NENE, TRUENO, ORO, [redacted], PLATA, TABANO, LANZA Y TESO

3) TC-70. indicat. ROMA, la misma tripulac. de 2)
GAL 1450
GAL 1830
Este apoyó las misiones de los SUPER E, de Marina

18' O. a nivel de vuelo 330 y hacia 50° 17' S / 60° 42' O. Regresó a SJU donde **arribó** a las 16:00 hs.

10) **OF Nº 2186, LR-35 A**, indicativo **FUEGO, tripulación**: Cap. Buira, Ten. Caballero. **Misión**: Diversión. **Despegó** de GRA a las 14:55 hs. hacia 50° 09' S / 61° 29' O. a nivel de vuelo 350 y hacia 50° 25' S / 60° 48' O. Regresó a GRA donde **arribó** a las 16:10 hs.

11) **OF Nº 2190, LR-35, matrícula LV-LOG,** indicativo **RAYO, tripulación**: Vcom. De La Colina, Cap. Despierre. **Misión**: Retransmisor - OCAT, Vcom. Pereyra. **Despegó** de CRV a las 13:07 hs. hacia punto de espera. **Arribó** a CRV a las 18:18 hs.

12) **OF Nº 2194, LR-35 A,** indicativo **CONDE, Tripulación:** .... **Misión:** Diversión. **Despegó** de SJU a las 16:40 hs. hacia 50° 00' S / 61° 18' O. **Arribó** a SJU a las 17:45 hs.

13) **OF Nº 2183 (está repetido el Nº de OF + arriba, en la misma pág.) LR-35,** indicativo **NARDO, tripulación**: Cap. Benza, 1° Ten. Ronconi. **Misión**: Diversión sobre Malvinas. **Despegó** de CRV a las 14:28 hs. Regresó a Río Grande donde **arribó** a las 16:20 hs. S/N.

Salidas de Reabastecedor

Los dos **KC-130** tuvieron intensa actividad:

1) **TC-69**. indicativo **PARÍS, tripulación**: Vcom. Litrenta, Cap. Destefanis, My. Mensi, C. P. Perón, C. P. Tello, S. Aux. González, S. Aux. Reynoso. **Despegó** de SCZ a las 08:56 hs. PCRA (52° 00' S / 66° 00' O.) **Arribó** a GRA a las 17:40 hs.

2) **TC-70**, indicativo **ROMA, tripulación**: Vcom. Cabanillas, My. Martínez, Vcom. Speranza, S. A. Ridzik o Ridzik, S. P. Votchevitca, S. A. Pajón, S. P. Plasencia. **Despegó** de SCZ a las 11:15 hs. PCRA (5500 / 5900) **arribó** a GAL 13:10 hs. y luego **despegó** de GAL a las 14:01 a PCRA (53° 40' S / 64° 00' O.) para apoyo ARA. Hora y lugar. **Arr.** 2 SUE a las 16:10 hs.

La Actividad de la aviación embarcada

Nuestra aviación embarcada, operando siempre desde su Base en tierra, realizó este día los siguientes vuelos:

En el Kc 130

1) **TÁBANO**. 3 aviones **A 4Q** de 5 previstos. **Despegaron** de GRA a las 12:38 hs., reabastecieron **al PARÍS** y se dirigieron a Puerto San Carlos donde recibieron intenso fuego de artillería antiaérea. **Regresaron** a GRA donde al salirse de la pista (viento cruzado) se eyectó el CC Carlos Zubizarreta, quien falleció, siendo recuperado el avión.

Relato del My. C. Oliva

"El avión accidentado, con sus bombas armadas, obstruía la operación en la pista. Para su puesta en servicio debían desactivarse las bombas y para esta tarea se presentó voluntariamente un mecánico armero de F. A. A., logrando el objetivo con el riesgo de su vida."

(**Nota**: el ~~Sr.~~ Suboficial de la F. A. A. referido era el S. A. Miranda de la VII Brigada Aérea ~~septiembre (?)~~, quien ya anteriormente (03 de mayo) había desarmado la bomba alojada en el buque *Formosa* y ~~que, finalmente~~ quien el 13 de junio desarmó una espoleta activada accidentalmente mientras se configuraba un M 5.)

2) **TERO**. 2 **SUE**. **Despegaron** de GRA a las 14:59 hs. en **misión** ataque EXOCET a MLV. No encontraron blanco, **regresando** a GRA S/N. REV del **ROMA** a las 16:00 hs.

La actividad aérea en el CATOM

Fue la siguiente:

a) Desde BAM Cóndor operaron 2 IA-58:

* **A-531**. My. Tomba - Sobre Puerto Howard
* **A-511**. Cap. Benítez - Idem

b) El CATOM ordenó el repliegue de Oficiales (Pilotos de Pucará) de BAM Cóndor a BAM MLV. Allá fueron el Cap. Vila, Ten. Furios, Alf. Pontecorvo y Alf. Díaz. Los tres últimos serían evacuados al día siguiente a CRV.

c) También en un helicóptero CH-47 llegaron a BAM MLV el My. Piuma y el Ten. Senn (derribados en Bahía Calderón) y el piloto inglés Lt. Glover (derribado en Puerto Howard) quienes asimismo serían evacuados al continente al día siguiente.

Bell 212 - H-83 B y R

Ten. Vergara A.	1)	DWN	0915
" Sánchez S.		"	1230
CP. López A	2)	"	1630
C1= " R		"	1800

Bell 212 - H-85 B y R (pag 148)

Ten. Longar L	1)	Darwin	1000
" Brea G		"	1100
C1= Palacios E	2)	"	1500
CP Gómez E	(pag 149)	"	1540

El mismo aparato, la Mg. TRIP. - B y R

Ten. Pinto	Darwin	1200
" Conducña	"	1240
Cpo Palacios E	(pag 148)	
CP. Gómez E		

→

~~Veamos el~~ relato del Mayor Gustavo Piuma ~~Junto~~

"Una noche nos informan que todos los heridos debían ser evacuados inmediatamente a Puerto Argentino. El viaje se hizo en un helicóptero Chinook y a muy baja altura. Yo iba acostado en una camilla ~~y la preocupación de la tripulación era, cómo poder ser trasladados en caso de un ataque aéreo~~.

Treinta minutos después llegamos al Hospital de Puerto Argentino.

El vuelo en helicóptero me recordó el viaje de un tren, volábamos a muy baja altura y cada 5 o 10 minutos efectuaba una parada (estacionario), ante la advertencia de aviones enemigos.

Al llegar a Puerto Argentino, me trasladaron en una ambulancia a la sala de internados y luego de un detenido estudio, me enyesaron el tobillo, fajaron mi pecho y pegaron sobre mi torso una cinta plástica con mi diagnóstico.

Días después, durante la madrugada, fui trasladado al continente en un avión C-130 de la Fuerza Aérea, cuya tripulación estaba compuesta por los Mayores D. Hernán Alberto Daguerre y D. Víctor Hugo Borchert. Con el primero de ellos habíamos integrado, años antes, la pareja de medios del equipo de Rugby de la Escuela de Aviación Militar.

Finalmente, luego de cuatro horas y media de vuelo nocturno y de mucha incertidumbre, llegamos a Comodoro Rivadavia donde permanecí al cuidado de los médicos. Días después la Fuerza Aérea me trasladó a la VI Brigada Aérea, y de ahí a mi hogar."

allí

Nuestros Helicópteros

Cumplieron este día las siguientes salidas:

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN, armado** con 4 ametralladoras Browning 7,62 mm. **Despegó** de Darwin a las 10 hs. para cumplir una **misión** de reabastecimiento de la ROA, **aterrizando** nuevamente allí a las 11:30 hs. **Tripulación**: Ten. Pito (P), Ten. Ludueña (CP), S. A. Martínez (M) y C. 1° López R. (OP).

* **Un (1) Bell** 212, matrícula **H-83**, indicativo **TORDO, despegó** de Darwin a las .....con destino a Bahía Fox e Isla Segunda para cumplir una **misión** de

178

Búsqueda y rescate, **aterrizando** nuevamente en Darwin a las 16:20 hs. **Tripulación**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), S. A. Martínez (M) y C. 1° López R. (OP). Trataron de localizar al Ten. Bono, quien podría haberse eyectado de un A 4C, pero el resultado fue negativo.

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO, despegó** de Darwin a las 16:45 hs. y **aterrizó** allí nuevamente a las 18:00 hs. **Tripulación**: Ten. Sánchez (P), Ten. Vergara (CP), C. 1° López A. (M) y C. 1° López R. (OP).

* En otro helicóptero (17:30 hs.) arribó el 1° Ten. Luna eyectado en *Chartres Settlement* (Gran Malvina).

Relato del Ten. Sánchez

"Desde BAM Cóndor se realizaron 5 salidas, dos de ellas efectuando la búsqueda del 1° Ten. Luna; avistados los restos del avión en la 1° salida y fue recuperado en la segunda."

Relato del Ten. Vergara

"El día 23 de mayo, se recibe la orden de ir a recuperar a la Isla Gran Malvina un piloto eyectado de Dagger M 5 (presumiblemente el 1° Ten. Luna) derribado el día anterior. Se recibe el dato por medio de una persona que habló por radio-teléfono a Malvinas informando que se encontraba un piloto argentino.

Esa mañana, se despegó rumbo a la Isla Gran Malvina, con rumbo aproximado 290°. Al llegar al Estrecho de San Carlos, se pudo observar a una fragata incendiándose. Al cruzar el Estrecho se recibe por VHF la información del puesto de ROA, ubicado al Norte de la BAM Cóndor que había una PAC inglesa en nuestra zona de vuelo. Ejecutamos la aproximación a un pequeño establecimiento y abandonamos el helicóptero con turbinas en marcha. El 1° Ten. Sánchez cae al agua en una pequeña zanja al realizar la PAC inglesa un vuelo en nuestra vertical; aparentemente no nos habían visto y se alejaron; procedimos a cortar motores y dirigirnos a la casa.

Encontramos todo en orden y sin indicios de que hubiera alguien. Al salir vemos a la distancia los Harrier como si realizaran la entrada final al circuito de tiro escuela. Luego al regresar al mediodía lo entendimos, habían realizado circuito de tiro escuela y atacado a 4 helicópteros de Ejército (1 Augusta y 3 Puma) quedando inutilizados en tierra los tres

Isla Gran Malvina, apareciendo luego por Bahía Fox, cruzamos el Estrecho de San Carlos y llegamos a la BAM Cóndor sin ningún resultado positivo y prácticamente sin combustible. Dimos el informe a Inteligencia y nos retiramos a almorzar.

Recibimos nuevamente la orden de continuar con la búsqueda. Se invirtió el orden de los pilotos, (Piloto: Ten. Sánchez, y copiloto Ten. Vergara), el resto de la tripulación se mantuvo igual y en el mismo helicóptero.

Se cruza el Estrecho de San Carlos, la fragata continuaba humeando y luego de volar varios minutos en la Isla Gran Malvina, divisamos en la parte superior de un cerro los restos de un avión Dagger, hicimos un viraje en los 360° y buscamos en una zona más al Norte de donde iniciamos la búsqueda por la mañana. Tuvimos que cruzar un cordón montañoso bastante alto y se pudo apreciar entonces del otro lado, unas casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrizamos y le preguntamos a unos lugareños si allí había un piloto, contestándonos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Detuvimos las turbinas del helicóptero y nos dirigimos hacia la casa. Nos recibió un señor que nos hace pasar y nos lleva a un dormitorio en donde se encontraba acostado el 1° Ten. Luna; éste al vernos se sorprendió porque no pensaba que una tripulación de helicópteros lo estuviera buscando.

El 1° Ten. Miranda, médico que integraba la tripulación, lo revisa y luego lo ayuda a incorporarse y nos dirigimos al helicóptero. El estado de salud del 1° Ten. Luna no era muy bueno, se encontraba herido en una pierna y en un brazo.

Emprendimos el regreso a la BAM Cóndor."

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, **armado** igual que los anteriores. **Despegó** de Darwin a las 10 hs. para cumplir una **misión** de búsqueda y rescate, **aterrizando** nuevamente allí a las 11 hs. **Tripulación**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), C. 1° Palacios (M) y C. P. Gómez (OP). En este vuelo fueron recuperados 6 hombres de la patrullera *Río Iguazú* y un muerto, después de haber sufrido el ataque de dos Harrier.

* Un (1) **Bell 212,** matrícula **H-85**, indicativo **HALCÓN, armado** igual que los anteriores, **despegó** de Darwin a las 12 hs., **aterrizando** nuevamente allí a las 12:40 hs. **Tripulación**: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), C. 1° Palacios (M) y C. 1° Gómez (OP). En esta salida se recuperaron 10 hombres de la patrullera *Río Iguazú.*

E y R

F-27- (T-43) BOLSA II

Cap. Olmos Hugo CRV 0900
Valverde A CRV 1225
C: I: Lamas G. CRV 1440
Abasto A CRV 1600

F-27 (T-41) PACÚ

My. Nuñez Mario CRV 1350
Mirjone J. CRV 1710
Docters E.
Batista E

F-27 (TC-78) TITÁN I

V.Com. Rodriguez Juan TRE 0845
Rivarola J. CRV 1215
Dominguez R CRV 1445 123
Albertengo A TRE 1715

500

C: I: Luis Gonzalez u 1715

OF 122 - TS-60 (LV-MDM) PLATINO I

Alf Walter Muelas SCZ 0920
u Claudio Gerrai u 1209
C: P. Mario Juárez

* Un (1) **Bell 212**, matrícula ~~H-85~~, indicativo **GATO, despegó** de Darwin a las 15 hs. **aterrizando** nuevamente allí a las 15:40 hs. **Tripulación**: Ten. Brea (P), Ten. Longar (CP), C. 1° Palacios (M) y C. 1° Gómez (OP). Se recuperaron 9 hombres de la patrullera *Río Iguazú*.

Otros acontecimientos del día

la central de operaciones conjunta (CEOPECOM)

Se constituyó ~~el CEOPECOM~~(??????), cuya Jefatura la ejercían el Gral. Div. García, Clte. Lombardo, Brig. My. Weber. Su asiento era en CRV.

Este día, en horas de la tarde, nuestros sistemas de vigilancia electrónicos (Radar SCZ) detectaron ecos de tres helicópteros que, desde el mar, se acercaban al continente, lo que hizo presumir ~~a los distintos Comandos desplegados en nuestra Patagonia~~, la posibilidad de una infiltración enemiga en el continente. Se tomaron las siguientes medidas.

1) Despegaron 2 IA-58 armados con cañones (otros dos quedaron en alerta, misma configuración)
2) Se requirió refuerzos terrestres a Ejército sobre BAM SCZ.
3) Se alertó a nuestra A. Ae.
4) 16:33 hs. Despegó de GAL un avión M III, indicativo OMBU. Tripulación: My. Sánchez ~~(por orden CIC) GAL~~ a interceptar eco no identificado a 72 millas náuticas de GAL Radial 107. Nivel de vuelo 280 grados Velocidad 240 Kt. no encontró el móvil y regresó. Arribó a GAL a las 17:19 hs.

Balance del Día

Este día arrojó los siguientes resultados:

*** Salidas previstas**	**51**	**100%**
*** Llegaron al ON**	**7**	**13%**
*** No encontraron el ON**	**11**	**21,7%**
*** Suspendidas por orden**	**4**	**7,8%**
*** Suspendidas por meteorología**	**12**	**23,5%**
*** Suspendidas por TEC.**	**10**	**19,5%**
*** Suspendidas por fallas REV.**	**5**	**9,8%**
*** Derribados (~~EAS~~)**	**2**	**3,9%**
*** Daños al enemigo:**	**La *HMS Antelope* hundiéndose**	

*** Un piloto (1° Ten. Luna) recuperado por nuestro Escuadrón de Helicópteros.**

Día 24 de mayo de 1982

(Lunes)

La meteorología en el TOAS

En Malvinas amaneció con nubosidad baja y quebrada, y tendencia a niebla.

En el continente, nubosidad alta, quebrada, estratiforme y techos altos (ligeras precipitaciones en Tierra del Fuego). Vientos regulares 20 / 35 Kt. En síntesis: apta para poder atacar.

Ataque aéreo a BAM Malvinas

A las 09:35 hs. se produjo el primer ataque del día a BAM MLV por parte del Hermes y su Escuadrón 800.

1) 2 aviones **Sea Harrier** (N. Thomas en XZ-496 y M. Blisset en el ZA-191), aparecieron por el EN y lanzaron, sin acercarse a distancia de tiro de nuestra artillería antiaérea - en el *toss bombing* - bombas de fragmentación con espoletas ~~radar~~ de explosión aérea. Su finalidad era ~~atraer la puntería de n~~/A. Ae.

2) Inmediatamente, en vuelo rasante, atacaron desde el NO dos GR 3 (RAF) y lanzaron c/u 3 bombas de 1.000 libras retardadas por paracaídas, una de las cuales afectó la pista y escaparon. Nuestras defensas A. Ae. no tuvieron tiempo de apuntar.

3) A los 20 segundos de este ataque y en medio de las explosiones pasaron otros dos GR 3 (RAF), desde el Oeste y lanzaron también bombas BRP, pero aquí, nuestra A. Ae. había tenido tiempo: un Harrier había sido evidentemente averiado y posiblemente derribado. (La Marina Inglesa reconoce un accidente en el portaaviones el día 23, en el que falleció el Lt. Cdr. G. W. J. Batt, en el ZA-192, que *explotó* luego del despegue.)

Estos ataques y otros similares que se produjeron a las 12:50 hs. y 14:55 hs. (desde gran altura) dejaron averiada la pista durante seis horas y dañando en tierra un IA-58 y un MB-329 (nótese el empleo conjunto de aviones Sea Harrier (RN) y GR 3 (RAF) en un mismo ataque).

La FAS

La FAS

~~Se~~ evaluó ~~seriamente~~ la defensa antiaérea enemiga, en las proximidades de la cabecera de playa de San Carlos y la aceptabilidad del ataque a los OT en la misma. Estas y otras consideraciones produjeron la resolución de batir los buques de desembarco (AON).

Las

Comenzaron ~~sus~~ acciones, entonces, operando en el brazo y bahía de San Carlos, contra OONN, preferentemente buques de desembarco o transporte de tropas.

Salidas de ataque

a) **OF Nº 1223**, 3 aviones **A 4B**, indicativo **CHISPA, armados** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GAL a las 09:10 hs. **Tripulación:** ~~CHISPA~~ **1**: Ten. Oscar Berrier (C-212, se volvió porque cayeron sus bombas al mar, al conectar panel de armamento, luego del REV); ~~CHISPA~~ **2**: Alf. Moroni (C-226); ~~CHISPA~~ **3**: Ten. Luis A. Cervera (C-215). GAL: 12:10 Marcelo Ten. Berrier vuelve GAL: 11:00 (se le cae una bomba después del REV)

b) **OF Nº 1224**, 3 aviones A 4B, indicativo **NENE**, **armados** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GAL a las 09:10 hs. **Tripulación**: ~~NENE~~ **1**: Vcom. Mariel (C-214); ~~NENE~~ **2**: Ten. Roca (C-237); ~~NENE~~ **3:** 1° Ten. Sánchez (C-204.) Manuel Mario F. Héctor

Luego del REV (con **MADRID 1**) siguieron los 5 aviones al mando del **NENE 1.** Ingresaron Ba. Hospital (10:15 hs.) donde encontraron los ON atacando: los **NENE** a un buque clase TIGER y los **CHISPA** a un buque de asalto (Nº 2). ~~Se~~ apreció que era el *Sir Galahad,* alojando una bomba MK 17 que no explotó; y el Nº 3 sobre el *Sir Lancelot,* o un LCU. Todos ~~escaparon y~~ **regresaron** a GAL ~~entre las 11:45 hs y~~ las 12:10 hs. En el pasaje sobre los buques recibieron nutrido fuego de cañones y misiles.

a la

c) **OF Nº 1225**, 4 aviones M 5, indicativo AZUL, armados con una bomba MK 17. Despegaron de GRA a las 10:20 hs. **Tripulación**: Cap. Mir González, Ten. Bernardt, Cap. Maffeis, Cap. Robles. Horacio Juan Carlos Rafael

Llegaron a Ba. San Carlos y atacaron (11:02 hs.) un buque de gran tamaño *Sir Bedivere* ~~largando~~ todas sus bombas (que aparentemente no explotaron) ~~y escaparon,~~ siendo interceptados en vuelo rasante en el Estrecho ~~de~~ San Carlos por un Sea Harrier que tiró con cañones al 3 y 4 sin impactar. Recibieron nutrido fuego A. Ae. en la zona de los ON. **Arribaron** a GRA a las ~~11:59~~ 12:00 hs. N° 2 y 3 ~~regresaron~~ con impactos.

lanzando

d) **OF Nº 1227**, 3 aviones **M 5**, indicativo **PLATA, armados** con 2 BRP. **Despegaron** de SJU a las 10:20 hs. **Tripulación**: Cap. Dellepiane, 1° Ten. Musso, Ten. Callejo. Jorge Carlos Mario

Llegaron al Estrecho San Carlos, (había 2 PAC) y se dirigieron al brazo San Carlos (11:07 hs.). Había intenso fuego A. Ae. desde buques y desde tierra. Esquivaron y sobrepasaron los ON sin mayor puntería, algunas bombas cayeron en la costa, sobre depósitos de combustible. La escuadrilla regresa sin ser interceptada a SJU donde **arriba** a las ~~11:55~~ 13:00 hs.

e) **OF Nº 1228**, 3 aviones **M 5**, indicativo **ORO, armados** con 2 BRP. **Despegaron** de SJU a las 10:24 hs. **Tripulación**: Cap. Díaz, My. Puga, Ten. Castillo.

Esta escuadrilla; que seguía de cerca a la PLATA, fue interceptada, aproximadamente a las 11:04 hs., por una PAC al norte del Estrecho San Carlos, sobre Bahía ~~de los~~ Elefantes. Detectados por la *Broadsword*, la PAC (Lt. Cdr. Andy Auld XZ-457; Lt. Dave Smith ZA-193 del Sqdn. 800) los interceptó y Auld disparó 2 AIM (L) que impactaron en Díaz y Puga quienes se eyectaron y fueron recuperados, mientras que Smith impactó en el Dagger del Ten. Castillo, quien sin eyectarse se estrelló sobre el terreno. (Libro AWSA pág. 137 / 138)

~~Veamos el~~ **relato del Cap. Raúl A. Díaz**

"El Escuadrón de M 5 Dagger, desplegado en SJU había perdido tres (3) aviones el 21 de mayo, pero los tripulantes habían logrado felizmente eyectarse siendo recuperados al día siguiente.

Esto demostraba que atacar el lugar del desembarco sería cada vez más peligroso, los ingleses fortificarían su posición saturando la zona con elementos de defensa aérea.

La FAS seguía tratando de neutralizar las actividades de desembarco iniciadas el 21 de mayo. Como los días anteriores, el 24 de mayo se impartió la orden ~~a los Escuadrones Aéreos~~, de ataque en masa, con la finalidad de sobrepasar la capacidad de la defensa británica.

Mi escuadrón recibió dos ordenes fragmentarias, las Nº 1227 y 1228; la misión: atacar la zona de desembarco, ya sea a los objetivos navales o al material bélico acumulado en el Puerto San Carlos .

Ante el análisis de la situación táctica, se decidió enviar a la primera escuadrilla con la tarea de atacar el brazo norte, donde había menor actividad enemiga. El Sur de la Bahía San Carlos sería atacada por la escuadrilla formada por mi como Jefe, el Ten. D. Carlos Castillo como numeral 2 y el My. D. Luis Puga como numeral 3; nuestro indicativo

era ORO y la configuración 2 bombas de 250 Kg. BRP y municiones de 30 mm.

La primera escuadrilla planificó su ataque partiendo de un sobrevuelo rasante de la Isla Gran Malvina.

Mi escuadrilla desistió de imitarlos, porque deberíamos hacer un viraje muy exigido dentro del Canal para alcanzar el rumbo de ataque, que era aproximadamente 150º (SE) y seríamos fácil blanco de las armas antiaéreas de los navíos y las armas existentes en la costa.

Decidimos aproximarnos sobre las aguas al Norte de la Isla Gran Malvina y alcanzado el Canal San Carlos ingresar con rumbo directo y rasante hacia el objetivo. Se planificó el ataque buscando efectuar un perfil de vuelo que evitara la detección de la escuadrilla por los piquetes navales adelantados que colocaban los ingleses ~~a fin de detectar nuestras aproximaciones.~~

Deberíamos estar rasante a 15 metros del agua cuando pasáramos las Islas Salvajes ~~y navegaríamos~~ a una velocidad entre 480 y 520 Kts. (890 a 960 Km/h), formados lateralmente para hacer un único ataque, los tres aviones a un mismo tiempo ~~y nos encontraríamos volando sobre el agua a unos 8 Km. al Norte de Gran Malvina.~~

Todo lo planificado se cumplió exactamente, cuando sobrepasamos las Islas Salvajes comenzamos a escuchar por nuestros equipos de radio, el ataque a Puerto San Carlos por las primeras escuadrillas.

El rumbo en ese momento era aproximadamente 100 º. el Ten. Castillo estaba a mi izquierda a unos 200 metros y el My. Puga a mi derecha a la misma distancia. Cuando estábamos cerca de Bahía Elefante preparamos nuestro panel de armamento y nos aprestamos a iniciar en 80 segundos más el viraje final que nos llevaría al blanco.

Centrados en los instrumentos del avión, en el reloj táctico y en la desembocadura norte del canal para ver si había navíos, no advertimos la intercepción que por detrás nos hicieron 2 aviones Sea Harrier guiados por una fragata que no llegamos a ver.

Los Sea Harrier estaban armado con misiles A/A Sidewinder AIM 9L. El Jefe de la primera sección inglesa lanzó un misil al avión del Ten. Castillo haciéndolo explotar. El My. Puga me alertó que "- al 3 lo derribó un misil -". Creí que se trataba del derribo de alguno de los

nuestros que ya estaban atacando la zona de desembarco. Seguí imperturbable la navegación, de inmediato el My. Puga reiteró "Al ORO 3 le pegó un misil", reaccioné mirando a mi derecha hacia donde estaba Puga y veo que se encontraba intacto pero que a 200 metros detrás de él se desplazaba a una velocidad elevada una luz intensa en forma zigzagueante.

Comprendí que era un misil y que no había tiempo de reacción, sólo atiné a gritarle que se eyectara. El misil, de guiado infrarrojo, pegó en su motor y la explosión fue tan espectacular que el fuego y el humo negro envolvieron al avión a partir de un metro detrás de la cabina del piloto, donde se encuentran los primeros tanques de combustible, sólo quedó fuera de esa enorme bola de fuego la nariz del avión y la cabina, el resto del avión no existía.

Eyecté mis tanques externos de combustible y las bombas e inicié un brusco viraje a mi derecha para ver qué pasaba con Puga a quien le seguía gritando que se eyectara. Cuando estaba en la mitad del viraje sentí un gran sacudón de mi avión, me quedé sin comandos e inmediatamente se encendieron todas las luces en el panel de fallas y sonó estridentemente el advertidor sonoro que actúa cuando se tiene una falla grave.

No tardé en comprender que el habitáculo de mi avión se convertiría en una trampa mortal para mí. Mi noble avión había sido casi totalmente destruido y si me quedaba allí, en la confortable cabina, sería el fin.

Estando en viraje, a gran velocidad muy próximo del agua, y sin comandos, ¿la eyección sería exitosa?. No lo pensé, lo cierto es que pasé cerca del avión de Puga y mi avión se enderezó comenzando a hacer movimientos bruscos en profundidad, pude ver cómo me acercaba a la Isla del norte de la Gran Malvina en forma descontrolada.

No dudé, tiré de la anilla de eyección de entre las piernas, porque no podía llegar a accionar la superior por los bruscos cabeceos. Cuando comencé a salir del avión, el terrible impacto contra la masa de aire, producto de la alta velocidad del avión en el momento de la eyección, (aproximadamente 520 Kts / 950 Km/h) me hizo pensar que no me había eyectado y que el avión estaba estrellándose contra el agua o la Isla.

Recién reaccioné que lo había abandonado cuando fugazmente observé mis rodillas contra el cielo, esto por el movimiento parabólico que realiza el asiento cuando abandona el avión.

El momento siguiente me corroboró esto ~~cuando siento~~ antes sentí el tirón del paracaídas al abrirse. Sentí intensos dolores, la eyección a esa velocidad hizo que me fracturara dos vértebras y sufriera una grave luxación en el codo derecho.

En el momento en que se abrió el paracaídas y observé hacia abajo vi el suelo cerca (calculo 80 metros). Tratando de analizar cuáles eran mis heridas caí sobre la turba malvinense amortiguadamente en una isla a 600 metros de la playa; salvé, así, providencialmente la vida porque de haber caído al agua no habría sobrevivido.

Estuve 30 minutos acostado baca arriba sobre la turba, sin moverme por los intensos dolores en la columna y en el brazo derecho. Sentí ruidos de turbina como si alguien volara ~~en circular~~ sobre mi posición pero debido a la difícil situación física que enfrentaba no pude verlo.

Sin recordar exactamente el escalonamiento en el tiempo, fugazmente vi la silueta de un M 5 nuestro que rasante se dirigía hacia el Oeste, de vuelta a casa, entre las ondulaciones del terreno.

Cuando logré incorporarme, saqué con mucho esfuerzo del equipo de supervivencia, dos bolsas plásticas que contenían agua y comencé a beber rápidamente, me encontraba al borde del shock.

Eran las 11 hs. cuando nos derribaron, y a las 17 hs. en Malvinas se hace de noche, por lo que procuré no perder tiempo y tratar de caminar en busca de un refugio. Presentía que se llegaba la noche y no la pasaría muy bien con el frío y las heridas.

Miraba constantemente hacia la playa para ver si encontraba a Puga, aún dudando que hubiese podido eyectarse.

A la Hora y treinta de la eyección, habiendo recogido lo necesario y posible de transportar del equipo de supervivencia, me prestaba a iniciar una dolorosa marcha hacia la costa para luego intentar llegar a alguno de los pueblitos Kelpers que se encuentran a la orilla del mar.

En ese momento vi un vehículo tipo Land Rover que se acercaba a campo traviesa, supuse que sería una patrulla enemiga o Kelpers,

busqué en el equipo un revólver 38 y me preparé; el vehículo se detuvo a unos 80 metros y se bajaron dos uniformados de verde con fusiles, cuando vieron mi deplorable estado se acercaron y desde una distancia prudencial preguntaron en perfecto castellano mi nombre.

Arrojé el revolver al suelo y les hice señas para que se acercaran; lo hicieron despaciosamente hasta que les pude decir que era el Cap. Díaz de la Fuerza Aérea.

Ellos, a su vez eran dos aviadores navales tripulantes de Turbomentor que un grupo comando ~~de la SBS~~ había destruido junto a algunos IA-58 en al Pista de Bahía Elefante el 16 de mayo, ~~cuando estaban enterrados en la turbia después de una copiosa lluvia.~~

Me llevaron a un caserío Kelper distante a unos 8 Km. a través del campo bastante irregular; los dolores en la columna y en el brazo eran insoportables. Recibí asistencia sanitaria precaria por falta de elementos ~~adecuados~~ para ese tipo de dolencia, El médico era un soldado conscripto ingresado como profesional ~~y que se encontraba tomando parte de una campaña de Infantería de Marina en Bahía Elefante.~~

Cuando comunicaron al continente que había sido recuperado con vida, se informó que al numeral 3. My. Puga, no lo habían visto eyectarse, cuando preguntaron qué había pasado con el Numeral 2, recién comprendí que él había sido el primer derribado, situación que no alcancé a ver. Había perdido a mis dos numerales, tenía un mayor dolor moral que físico.

Al día siguiente una patrulla de reconocimiento encontró al My. Puga, sano y salvo; cuando llegó a la habitación donde me encontraba postrado, nos dimos un fuerte abrazo. Había perdido un solo numeral, el excelente Oficial y Aviador Militar Teniente D. Carlos J. Castillo.

Después de una semana en la cual se soportó ataques de SH a la Isla ~~semidestruida de Bahía Elefante, a un Kilómetro de donde nos encontrábamos~~; haber visualizado el hundimiento de una fragata tipo 42 a escasos kilómetros y ver el resplandor intenso de los ataques aéreos nocturnos de la Fuerza Aérea sobre el Puerto San Carlos, fuimos recuperados por un avión Twin Otter de la IX Brigada Aérea en una operación sumamente riesgosa ~~pero que fue~~ coronada por el éxito."

f) **OF Nº 1229**, 3 aviones **A 4C**, indicativo **HALCÓN, armados** con 3 BRP. **Despegaron** de SJU a las 09:40 hs. **Tripulación**: Cap. Pierini, Ten. Méndez, 1º Ten. Ureta (C-310) fue interceptado al Norte de Cabo Leal a unas 10 / 15 millas náuticas de la Isla Soledad, por una PAC que ~~les lanzaron~~ *Sidewinders* y cañones no logrando impactos. La Escuadrilla abortó el ataque y regresó. **Arribaron** a SJU a las 12:40 hs.

g) **OF Nº 1230**, 3 aviones **A 4C**, indicativo **JAGUAR. Despegaron** de SJU a las 10:00 hs. **Tripulación**: 1º Ten. Vázquez, Alf. Martínez, Ten. Bono.

Llegaron a la zona del blanco (aproximadamente a las 11:30 hs.) sin ser interceptados y se dirigieron al ataque en ~~la~~ Bahía San Carlos con rumbo 190 / 220 y lanzaron 6 bombas sobre una fragata (*Arrow*). Un numeral vio una llamarada en dicha fragata. Estimaron 8 / 10 buques en el Estrecho y uno que creían era el *Canberra.* Recibieron mucho fuego A. Ae. (misiles, cañones y aún bajo calibre) de los buques y desde tierra. Al salir comprobaron que los tres aviones tenían pérdida de combustible abundante. Eyectaron tanques suplementarios y volaron con rumbo 210º durante tres minutos. El Jefe de Escuadrilla ordenó la eyección al Nº 3 pero este informó que aún tenía 3.000 libras...

Colocaron rumbo 260º en ascenso (sobre Estrecho San Carlos). Vieron un buque y descendieron nuevamente. Al terminar de cruzar el Estrecho, (5 millas náuticas al N de Bahía Fox) ascendieron y chequearon combustible; Nº 1: 1.500 Lbs., Nº 2: 2.280 Lbs., Nº 3: 2.500 Lbs.

Cruzaron la Gran Malvina en ascenso, pero al entrar al mar al N. de la Isla San Jorge observaron al Nº 3 (Ten. Bono) iniciar suave viraje descendente e impactar en el mar. (Existen dudas sobre su eyección pero de todas maneras cayó al mar helado) Solicitaron al KC (**MADRID 2**) que les hiciera *homing* (de guía), lo hallaron en el nivel de vuelo 100 y se acoplaron (Nº 1 tenía 200 Lbs., Nº 2 tenía ~~2.200~~ Lbs.) y así acoplados al KC-130 llegaron al continente, hasta 30 millas náuticas de SJU donde desacoplaron y **arribaron** a las 13:00 hs. El KC-130 trasvasó al Nº 1, 39.000 libras, y para auxiliar a los **JAGUAR** tuvo que acercarse hasta 60 millas náuticas al oeste de la Gran Malvina.

Esta salida se inscribirá así en la Historia Mundial de la aviación. El Ten. Jorge A. Bono había ofrendado su vida; pocos días más tarde, el 30 de mayo en el ataque al *HMS Invincible* lo seguiría el 1º Ten. José D. Vázquez. ~~Esta era la raza argentina de Halcones que en el Atlántico Sur y para asombro del mundo, había descubierto el Reino Unido.~~

Hay otra misión de A 4-C

C - 319 - Ten. Lucero Ricardo

C - 301 " Cuello Oscar

SJU 0940
SJU 1140 } Ambos hacen REV

SALIDAS DE DIVERSION

2200

Trip T-24

Vcom De la Colina Rodolfo
Cm Ferri Ronaldo
C.P. Laagger, E.
Ojeda, C.
Cordiola, J.

Trip T-21

1º Tte Bianco, Eduardo
Tte Felice, Enrique
Paiges, E.

Salidas de cobertura

1) **OF Nº 1231**, 2 aviones **M III**, indicativo **FUEGO - ~~MAGIC~~**. **Despegaron** de GAL a las 10:22 hs. **Tripulación**: Cap. Huck, Cap. González. Enlazaron con CIC MLV a las 10:55 hs. (junto con PELO - **OF Nº 2200**). Ingresaron con rumbo 295 de radial MLV rumbo 115 y nivel de vuelo 300. Notificó Radar MLV, una PAC a 60 millas náuticas procediendo con una variación de rumbo de los Harrier con igual propósito. Enemigo en radial 290 / 60 MN (millas náuticas), rumbo 250. Los Harrier se volvieron. Dicha intercepción fue abortada por la PAC cuando se encontraba a 25 / 30 MN de distancia, volviéndose con rumbo opuesto y descendiendo según informó el radar MLV. **Arribo a** ..... **a las** ~~.....~~

Salidas de diversión

1) **OF Nº 2200**, 2 aviones **LR-35 A**, indicativo **PELO. Tripulación Nº 1**: Vcom. De La Colina, Com. Ferri. **Nº 2**: Ten. Bianco, Ten. Felice. **Despegaron** de CRV a las 10:05 hs. Esta sección en combinación con los **FUEGO** llegaron a MLV y enlazaron CIC, atrayendo a una PAC orbitaron en Punto 1 (50° 30' S / 61° 10' O) **Arribaron** a CRV a las 12:16 hs.

2) **OF Nº 2201**, 2 aviones **LR-35 A**, indicativo **BARBA. Tripulación Nº 1**: My. González, Cap. Ceaglio. **Nº 2**: Ten. Acosta, Alf. Redonda. **Despegaron** de SJU a las 10:25 hs., a punto 2 (50° 10' S / 60° 50' O.) Enlazaron CIC MLV a las 11:02 hs. y permanecieron a nivel de vuelo 400 hasta las ~~11:05~~ 12:20 hora en que regresaron.

3) **OF Nº 2202**, 1 avión **HS-125**, indicativo **RAYO**, 125.700 B. **Tripulación:** Ten. Poggi, Vcom. Torres, My. Medina, Alf. Mariani, S. P. Acosta. **Despegó** de CRV a las 09:25 hs. **Misión**: Diversión, Exploración y Reconocimiento, OCAT. OM (52° 00' S / 62° 00' O.) Nivel de vuelo 330 INTERC PAC. Nivel de vuelo 280. **Arribó** a las 13:43 hs.

4) **OF Nº 2203**, un avión **LR-35 A**, indicativo ~~RAYO~~ RANQUEL. **Tripulación**: 1º Ten. Williams, Cap. Pane, Vcom. Pereyra. **Misión**: ~~Retransmisor~~. **Despegó** de CRV a las ~~16:00~~ hs. **Arribó** 17:56 hs. ~~PAC~~ E y R Cercano.

NOTA: Estas ~~5~~ salidas (OF Nº 1231, 2200, 2201) fueron concebidas con un mismo objetivo y demuestran gran coordinación e ingenio. Están en el TOM simultáneamente que las Escuadrillas **ORO, AZUL, PLATA** y al atraer PACs y saturar los CIC enemigos, ~~pueden haber colaborado a~~ su supervivencia.

colaboraron en parte con.....

Los Vuelos de reabastecedores

1) **TC-69**, indicativo **MADRID 1. Despegó** de GAL a las 08:29 hs. **Tripulación:** Vcom. Pessana, ~~I. Ten. Vaecaro~~, My. Gómez, C. P. Cemino, C. P. Martínez, S. Aux. Ardizzoni, S. Aux. Amengual. **Arribó** a las 13:37 hs., ~~luego 15:30 / 16:40 hs.~~ GAL.

2) **TC-70**, indicativo **MADRID 2. Despegó** de SJU ~~a las 08:42 hs.~~ **Tripulación:** Vcom. Domínguez, My. Bernardi, My. Videla, S. A. Rydzik, S. A. Humöller, C. P. González, S. P. Plasencia. Este KC fue el reabastecedor que se lanzó al encuentro de la Escuadrilla JAGUAR y los recuperó a su Base.

La Exploración y Reconocimiento

Cercana

Nº Misión: 332. Indicativo **PACU** (2 aviones). Avión IA-58 → A-558 / A-540

a) **A-558** - Ten. Filipanics, **Despegó** de CRV a las 12:46 hs. Arribó a ~~las~~ 12:53 por fallas técnicas.

b) **A-540** - Alf. Mario L. Valko. **Despegó** de CRV a las 12:46 hs. No Retornó.

Fue declarada ~~DESAPARECIDA~~ DETRESFA **(aeronave declarada accidentada), IA-58, A-540** perteneciente a CRV. A partir de las 16:30 hs. se comenzó la búsqueda intensiva finalizando a las 18:40 hs. sin resultado positivos Su misión era Reconocimiento sobre el Golfo San Jorge ordenado por la FAS.

Por mensaje de **BUEFEJJ** (Sub-Jefe del Estado Mayor General) a **CRVOBJF** (al Jefe de Brigada de Comodoro Rivadavia) del día 25 de mayo se lo considera ***desaparecido***.

Por mensaje **BUEFEJJ** a **CRVOBJF** del día 30 de mayo debe ser considerado ***muerto heroicamente*** en vez de ***desaparecido.***

d) **OF Nº 124**, indicativo **PLATINO I, tripulación:** Alf. Eduardo La Torre, Alf. Claudio Gervai, S. Aux. Orlando José Falcón. **Despegó** de SCZ a las 09:~~00~~30 hs. **Arribó** a SCZ a las 12:~~00~~10 hs.

192

E y R

F-27 (T-43) BOLSA II

Cap. Olmos Hugo CRV 0850

" Salvarde Armando CRV 1200

C:1: Lamas Guillermo

A. Abarto

F-27 (T-41)

Cap. Hirgoyen Julio CRV 1655

My Nuñez Mario CRV 1845

C.P. Doctors E

Batista E

F-27 (T-18) TITAN 1

V.Com Rivarola Juan TRE 0845

My. Rodriguez Juan CRV 1215

C:1: Dominguez R CRV 1445

Albitengo A TRE 1715

1

PAL: 18:55

GII (T-119)

c) **OF Nº 125**, indicativo **PLATINO II**, **tripulación**: Cap. Guillermo Fornes ~~(Torres?)~~, 1° Ten. Luis Martínez Chavez, C. P. Luis González. **Despegó** de SCZ a las 14:56 hs. **Arribó** a SCZ a las 1900 hs.

Búsqueda y Rescate

F27 (TC-72) 1°Te Julio Gomez

1) **OF Nº 2535**, ~~un avión F-27~~, indicativo **NEGRO**, Twin Otter **(DHC-6) ROMEO, Bell 212 LIEBRE. CRV Horario????????? Tripulaciones ????????????? Caleta Olivia OM. CRV Arribo?????????? Rescate Alf. Valko. Fallecido. BUSCAR ACCIDENTE DE VALKO Y RESCATE DEL CUERPO.**

Búsqueda y Salvamento ADO

2) **OF Nº 2536**, S-61 - LV-OCG. **Tripulación**: ??????? **Despegó**?????????? **ADO-OM-ADO.** Sbten. Abraham en ADO. Se internó en la Playa con la bajante y desapareció. Se realizaron tres salidas de S-61 sobre todas las Islas y no se lo encontró. Al día siguiente (25 de mayo) fue encontrado ahogado, **al sur de la ría.(?)**

Teniendo en cuenta el Grado no es de FA. sino de Ejército y no tengo mi idea de quien es solo conozco el Abraham del Antiguo Testamento

***Chicas**: Por favor pueden fijarse quién era Abraham y verificar qué fue a hacer y porque lo rescataron aviones de FFAA. ? Creo que había buques de salvamento de Ejército, con una pequeña flota de Twin Otter.*

Un Cruce de C-130 a BAM MLV

1) A las 23:39 hs. **despegó** desde Comodoro Rivadavia el **TC-64**, indicativo **TOCO**, con destino al archipiélago. **Tripulación**: Cap. Borchert, Cap. Daguerre, My. Maye, C. P. Sosa, S. Aux. Castellini, S. A. Carabajal, S. A. Moyano. Cumplió CAT 181 y llevó 14.000 Kgs. de carga. Este vuelo se terminó de cumplir en las primeras horas del día 25 de mayo y está ampliado en los relatos de ese día.

Victor Hernán Pedro

MRV: 03:40
CRV: 05:30

En el CATOM

1) 2 aviones **IA-58** (**A-533**, Ten. Brest y **A-516**, Ten. Cimbaro) en ROF Pto. Argentino. Reconocieron Isla Bezuchere, pues por información ARA (hay) había elementos ~~en ella~~ de Contra Medidas Electrónicas (CME). **Despegó** de MLV a las 14 hs. **Arribó** a MLV a las 16 hs.

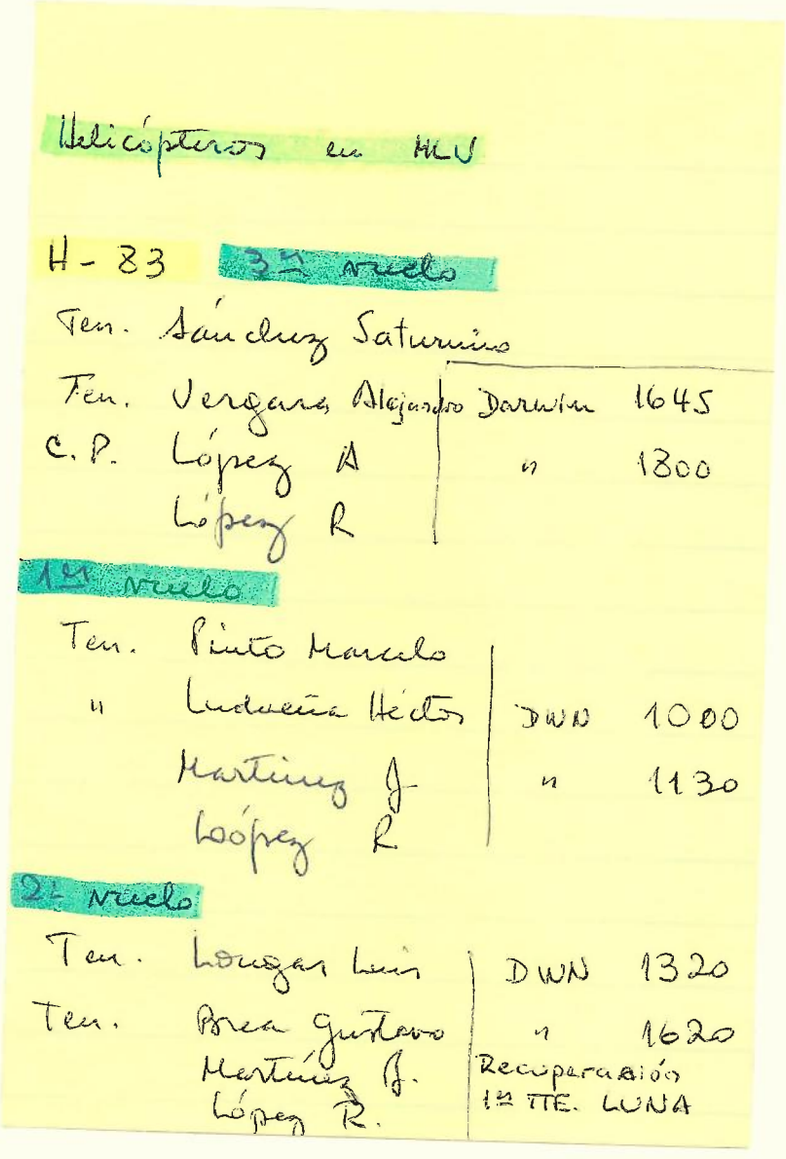
Todo junto

Otros acontecimientos

1) Apareció el cuerpo del 1° Ten. Manzotti, eyectado el día 21 de mayo.

2) El *Monsumen* con averías en máquinas y timón fue remolcado por el *Forrest* a Pto. Darwin. Tenía a bordo un herido grave.

3) Aviones Pucará trasladaron en horas de la tarde seis (6) tanques de combustible de 1.000 Lts. pertenecientes a Pucará, a la BAM San Julián, para ser empleados por los A 4C.



Helicópteros en HLV

H-83 3er vuelo

Ten. Sánchez Saturnino

Ten. Vergara Alejandro | Darwin 1645

C.P. López A | " 1800

López R

1er vuelo

Ten. Pinto Marcelo

" Ludueña Héctor | DWN 1000

Martínez J. | " 1130

López R

2do vuelo

Ten. Longar Luis | DWN 1320

Ten. Brea Gustavo | " 1620

Martínez J. | Recuperación

López R. | 1er TTE. LUNA

75 e

Día 25 de mayo de 1982

(Martes)

La meteorología

Área del continente

Sin fenómenos significativos en Santa Cruz y Chubut, cielo claro a poco nuboso, con vientos moderados del Oeste. En Tierra del Fuego, la entrada de una vaguada de superficie, débil, produjo cielos cubiertos con nubosidad media y precipitaciones dispersas con buena visibilidad y techos superiores a 600 metros. Vientos moderados del sector NO.

Área Malvinas

Una cuña de alta presión produjo bancos de ~~stratus~~ ESTRATO cúmulus entre 300 / 600 metros. Visibilidad buena, ocasionalmente reducida en las primeras horas por neblinas, 2 a 3 Km., mejorando rápidamente hacia el mediodía. Vientos moderados del S/O. No se registraron precipitaciones.

Las intenciones de la FAS

El día de la Patria, encontraba a la FAS en sus tareas de guerra de rutina. Sus principales objetivos seguían siendo las unidades navales enemigas que se encontraban en la zona del Estrecho y Bahía San Carlos.

Dado que en días anteriores se había observado que las primeras escuadrillas en atacar no encontraban oposición de PACs enemigas, se decidió, ese día, lanzar al alba - en vuelo nocturno - a la primera y además sin OCAT, a fin de que ese avión, en vuelo alto, no alertara el ENO de la aproximación del ataque con el Sistema A 4. Así salieron:

1) 07:25 hs. desde GAL despegó el reabastecedor KC-130, indicativo PARÍS. (T-70)

2) **OF N° 1232**, 4 aviones **A 4B**, indicativo **MARTE**, **armados** con una bomba MK 17 de 1.000 libras. **Tripulación**: Cap. Palaver (C-244), Ten. Galvez (C-250), Ten. Auterio (C-221), Alf. Gómez (C-209). **Despegaron** e GAL a las 08:00 hs. La **segunda sección regresó** a los 25 minutos (Auterio y Gómez) por falla del N° 3; el N° 4 lo siguió pues no tenía la 1° Sección a la vista (nocturno), **siguieron** Palaver y Galvez. Reabastecieron del **PARÍS** y en Pto. Pacheco, con dirección al blanco, rumbo Sur, se internaron con bruma y visibilidad 0. Regresaron a Pto. inicial (eran

las 09:10 hs), pasaron por Roca Negra, giraron a la derecha y pusieron rumbo al blanco.

Vieron el Brazo San Carlos y lo recorrieron encontrando un buque blanco, iniciaron el ataque pero al ver una cruz roja pintada en su casco, no lanzaron sus bombas, era el *Uganda*. No observaron otros buques en las inmediaciones, ni recibieron fuego de artillería antiaérea. Giraron a la derecha en Laguna Paloma. Con el OMEGA indicando blanco a 15 MN derecha, siguieron y observaron Pto. San Carlos a la derecha. Iban con rumbo Sur y al levantar en el Puerto, el N° 2 informó - *"es Darwin"* - y de inmediato giraron a la derecha para alejarse.

Vieron un buque color verde y casco negro, recibieron fuego A. Ae. Realizaron un reempleo (creyendo que estaban en Pto. San Carlos) y entraron al blanco. El N° 1 (Palaver) tiró al buque bombas y cañones y el N° 2 (Galvez) a un grupo de casas. Salieron sobre el Estrecho y en la posición Elefante Marino, (nivel de vuelo 50) el N° 1 informó que su indicador de combustible marcaba 0. Había sido alcanzado en la parte inferior de su avión, de acuerdo a lo que vio su numeral (en 51° 25' S / 59° 30' O.).

En el día de la Patria, cayó otro Halcón argentino; el Cap. Hugo A. del V. Palaver, aparentemente alcanzado por un misil *Sea Dart* lanzado desde el Destructor *Coventry*, que se encontraba al Norte de la Isla Borbón.

El Ten. Galvez **arribó** a GAL a las 11:10 hs.

3) **OF N° 1233** y **OF N° 1234**; 4 aviones **M 5**, indicativos **RANGO** y **BINGO**. **despegaron** (por secciones) de GRA a las 10:20 y 10 20 hs. respectivamente. **Tripulación RANGO**: Cap. Rodhe, Cap. Jannet. **Tripulación BINGO**: Cap. Cimatti, Cap. Moreno. **Misión**: Búsqueda de un radar inglés en las Islas de Beaucheme. Estas secciones debían ser guiadas por un (1) LJ-35 A, cada una. El Lear Jet, matrícula T-23 que despegó de Río Grande a las 10:15 hs., estaba tripulado por el Cap. Nicolás Benza, el Cap. Jacinto Despierre y el C. 1° Mothe como mecánico; guió hasta 100 millas de las Islas Beaucheme a la sección del Cap. Jannet, retornando desde allí a GRA y **aterrizó** a las 12:09 hs.

Al principio volaron en condiciones IFR (vuelo por instrumentos), pero cuando se aproximaron al objetivo estaba claro ilimitado, la sección de Jannet efectuó aceleración a la vista de las Islas, realizando una exploración en la zona asignada sin observar instalaciones de radar ni buques, por lo que se hizo escape rasante y posterior ascenso ~~regresó sin novedad~~.

Regresaron a GRA a las ~~11:40~~ y ~~11:52~~ hs. Un HS-125 siguió en tareas de OCAT (Vcom. Torres y My. Medina) Ten. Poggi, Alf. Mariani, S.P. Acosta, en 52° 00' S / 64° 30' O.

El Cap. Benza, finalizada su tarea de guiado, permaneció en la zona a la espera de novedades; brindó, de esta forma apoyo moral, sintiéndose parte activa y silenciosa del éxito de las diferentes Ordenes Fragmentarias.

La sección **BINGO**, (**OF Nº 1234**) tenía su objetivo al Sur de la Isla Gran Malvina (Pto. Belgrano), la navegación se realizó sin acompañamiento del Lear Jet por fallas de este. ~~Se mantuvo en principio nivel 280~~. El descenso se realizó 160 millas antes de las Islas a los efectos de evitar posibles detecciones de radar, navegando luego 100 millas rasante a 420 nudos de velocidad. Una vez que visualizaron la Islas El Cap. Cimatti ordenó acelerar a 500 nudos. Posteriormente ordenó tirar con cañones sobre la Punta Belgrano, sin observar tiro de artillería, salieron con viraje a la izquierda, patrullando Bahía San Felipe e Isla de los Pájaros, abandonando el objetivo rasante durante 50 millas y ascendiendo luego a 31.000 pies. Regresaron sin novedad. a GRA: 12:20

4) **OF Nº 1235**, 4 aviones **A 4C**, indicativo **TORO**, **armados** con BRP. **Tripulación**: Cap. García (Jorge), Ten. Lucero (Ricardo), Ten. Paredi (Daniel), Alf. Isaac (Gerardo). **Despegaron** de SJU a las 11:30 hs. Reabastecieron en el **PARÍS** y llegaron a la Isla Gran Malvina la que cruzaron rasante. Ingresaron al Estrecho y al llegar a la Bahía de San Carlos (12:25 hs.), atacaron a los buques allí reunidos, recibiendo fuerte fuego antiaéreo, siendo derribado el Ten. Lucero por un misil *Rapier* lanzado desde tierra. (El ten. Lucero se eyectó y fue rescatado por el *HMS Fearless,* el mismo buque que él había atacado) (Libro *Halcones sobre Malvinas* - relato) Los tres restantes atacaron un buque (probablemente la Fragata Clase 21 *HMS Avenger*), con los siguientes resultados:

Si desean agregar el informe de los pilotos, tenemos los relatos de misión en Carp. de Interr. a TRIP. Combate

- **Nº 4**: solo con cañones, no salió su bomba
- **Nº 3**: impactó con bombas y cañones
- **Nº 1**: no hay noticias de su ataque

A la salida (individual) y recibiendo intenso fuego antiaéreo en Nº 1, Cap. Jorge O. García, informó que tenía problemas de Hidráulica. Cuando iba en ascenso, debido a sus averías, fue derribado por un misil *Sea Dart* del *Coventry,* sin eyección y murió así otro heroico piloto de la FAA, en el día de la Patria. Se estima que su avión cayó entre Goose Green y Rincón del Picaso

OF Nº 2207 LR36 (LV-LOG) RANQUEL

CRV 13:45 } x MLV
CRV 16:55 }

1º Tte Williams, E
Tte Cercedo, Gustavo
Cº1 Rocha, Dardo

Misión: retransmisor

indicad ... en su
acoplar ... eron y
07:28 h ... a las

5 ... a las
1 ... , ~~Cap.~~ Tte Cercedo Gustavo
Cº1 Rocha Dardo ~~P~~ ... lo 350
p ... CRV: 16:55 por MLV

a) **OF Nº 1236**, 3 aviones **A 4B**, indicativo **VULCANO**, **armados** con una bomba MK 17. **Despegaron** de GAL a las 14:00 hs. **Tripulación**: Cap. Carballo (C-225), Ten. Rinke (C-214), Alf. Carmona.

b) **OF Nº 1237,** 3 aviones A 4B, indicativo ZEUS, **despegaron** de GAL a las 14:00 hs. **Tripulación**: 1º Ten. Velazco (C-212), Alf. Barrionuevo (C-207), Ten. Osses (C-204).

c) **KC-130**, indicativo **PARÍS. Despegó** de GAL a las 14:30 hs. **(CONFIRMAR HORA. DESPEGÓ DESPUÉS DE VULCANO Y ZEUS ?)** a PCRA.

En ambas escuadrillas falló en Nº 3 (en **VULCANO** el Alf. Carmona, no decoló por TEC, y en **ZEUS**, el Ten. Osses se volvió después de 240 MN por VHF F / S (equipo de comunicaciones). **Arribó** a GAL a las 16:01 hs. Las secciones llegaron al N de la Isla Borbón con 2/3 minutos de intervalo (Hicieron REV). La sección **VULCANO** (Carballo - Rinke) atacó a la fragata 22 (*HMS Broadsword*) a las 15:20 hs. que custodiaba al D-42 *HMS Coventry* quienes repelieron la aproximación con misiles, granadas de fragmentación y cañones; los nuestros tiraron con bombas de 1.000 libras sin apreciar los resultados.

Posteriormente la sección **ZEUS** comprobaría que de la popa de la *Broadsword* salía un intenso humo negro (De a cuerdo a informes ingleses fue dañado el sistema de dirección y propulsión de la fragata por el impacto de esta bomba). **Regresaron** a GAL a las 16:21 hs.

El Cap. Carballo con tanque derecho perforado por una esquirla. Una versión inglesa (Libro AWSA) dice:

> ***"Esta sección fue seguida por una PAC (Lt. Cdr. Meil Thomas del 800 Sqdn.) pero antes de acercarse a distancia de tiro fue ordenado a retirarse de la zona misilística de los buques. En este momento (cuando los SH se apartaban) se le trabó el sistema de control de tiro (Sea Wolf) a la Broadsword que quedó paralizada. Los A 4B lanzaron sus 4 bombas (en realidad tiraron solo una cada una, o sea dos bombas). Tres erraron, pero la cuarta rebotó, corta, en el agua, entró desde abajo hacia arriba por la proa, salió por la cubierta debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz de un helicóptero Lynx y continuó cayendo al mar por el otro lado sin explotar."***

Después llegó la sección ZEUS que enfiló directamente al *HMS Coventry.* Esta, que navegaba paralela a la fragata, viró y enfrentó la dirección del ataque, lanzando misiles y fuego A. Ae. El 1º Ten. Velazco y el Alf. Barrionuevo se aproximaron

cañoneando y lanzando sus bombas (el guía en proa, el N° 2 confirmó 3 impactos) evadieron y regresaron a GAL a las 16:21 hs.

La misma versión inglesa (Libro AWSA) dice:

"Nuevamente -al aproximarse esta sección- la PAC se dirigió a interceptarlos, nuevamente la Broadsword enganchó a los A 4B en su sistema Sea Wolf y a los cazas les fue ordenado retirarse.

El Coventry lanzó un Sea Dart pero erró; siguió tirando con sus armas de 4.5 pulgadas. La Broadsword estuvo a punto de lanzar un Sea Wolf pero la Coventry se le cruzó en la trayectoria (maniobrando para enfrentar el ataque) y escudó a los A 4B y nuevamente el sistema no funcionó. Tres bombas penetraron profundamente en el destructor y explotaron, volando un gran agujero en babor causando inmediata inundación, fuego y pérdida total del poder y comunicaciones." **(ver resto del relato en Pag. 146 Libro AWSA).**

Arribaron a .....a las 17:00 hs.

6) **OF N°** ....., 2 **SUE,** indicativo **MINA**, **armados** con 2 AIM 39 Exocet. **Despegó** de GRA a las 14:34 hs. con rumbo EN. Tripulación: CC Curilovic y TF Barraza de nuestra aviación naval. Reabastecieron del BERLÍN a las 15:45 hs en PCRA y se lanzaron con rumbo E hasta en punto inicial, luego rasante enganche y dispararon ambos Exocet (16:20 hs.) Regresaron con nuevo REV a las 16:50 y arribaron a GRA a las **(¿misma hora?)** ..... no tenemos pues son de Marina –

La misma versión inglesa (AWSA) dice:

"La primera en percibir el peligro inminente fue la Fragata Ambuscade en la parte norte de la flota debido a que los operadores detectaron la transmisión radar de los SUE en los receptores. Inmediatamente se cursó un mensaje (flash) a todos lo buques, sus tripulaciones fueron puestas en acción con todos sus sistemas, cohetes chaff fueron disparados y cada portaaviones lanzó sus helicópteros con equipos "decoy" (desviadores de misil)."

En el puente del Hermes, *Graene Hammond*, asesor de prensa del Almirante presenció la acción:

"El Hermes estaba en el centro de la formación, adelante y un poco a la izquierda iba el Invincible. El Atlantic Conveyor estaba a nuestra derecha un poco adelante y a unas dos millas de nosotros. Todos lo buques

OF 1238

Cap Robles, Higinio (C-417)
1er Tte Ratti, Jorge (C-431)

lanzaban cohetes Chaff; cuando salían los nuestros había un gran zumbido, el cielo se oscurecía y sobre ese manto oscuro se veían las llamas rojas de los cohetes que los procedían. Inmediatamente, lanzando una estela, uno de los Exocet se vino rozando las olas, impactó a estribor del Atlantic Conveyor y su cabeza explotó. Hay alguna evidencia que el chaff de los Lynx fue exitoso en desviar los misiles de su trayectoria de los portaaviones, pero un exocet parece haber reenganchado al buque contenedor, mientras que el otro siguió hasta el final de su viaje y cayó al mar (Libro AWSA; pág. 149)"

En síntesis, la sección MINA, en una operación impecable, había herido mortalmente a un valioso portacontenedor, no sólo por su porte, sino fundamentalmente por su carga (Helicópteros Chinook, pista de aluminio, carpas, etc..)

7) **OF Nº 1238**, 3 aviones **M 5**, indicativo **PUMA**. **Despegaron** de GRA a las ~~13 hs~~. Regresaron por orden CFAS. **¿Algo Más?** GRA: 15:00 13:30

8) A las 14:50 hs, ARA solicitó atacar a un petrolero y un submarino, aparentemente ingleses (50° 57' S / 56° 57' O.) CF Pirra (enlace de ARA en FAS) preguntaron si era propio. Coatlansur, informa que no era propio.

A las 15:15 hs. al ser informada la FAS por Marina del presunto barco y submarino inglés se envió un **M III (OF Nº 1239)**, indicativo **PATRIA** ~~MATRA (2)~~, **armado** con 5 cañones. **Despegó** de GAL a las 14:37 hs. **Tripulación**: Cap. Ballesteros, ROF; **arribó** a GAL a las 16:04 hs. para el submarino y seis IA-58 para el petrolero. El M III, antes de atacar hizo un pasaje observando que el petrolero se llamaba *Santa Cruz,* informando a GAL y este a FAS.

La FAS preguntó nuevamente al enlace de marina y luego de un rato corroboraron que verdaderamente era el *Santa Cruz,* reabasteciendo a un submarino argentino. Los Pucará fueron detenidos en cabecera próximos al despegue. (Textual del diario de guerra de la FAS)

9) Ese día también, al comenzar el aniversario de la Patria, fue testigo de un nuevo cruce argentino, el **TC-64,** indicativo **TOCO**; **tripulación**: Cap. Borcheg, Cap. Daguerre, My. Maye, C. P. Sosa, S. Aux. Castellini, S. A. Carabajal, S. A. Moyano. **Despegó** de CRV en día 24 de mayo a las 23:00 hs.; **transportó** de ida 14.400 Kgs. de carga (Víveres EA 9.000 repuestos de cañón 155 AE 2.600, repuestos comunicación FAA, material quirúrgico FAA, encomiendas FAA / EA, cartas y 7 pax. **Arribó** a MLV a las 02:29 hs. **Despegó** nuevamente a las 02:48 hs., y **arribó** a CRV a las 05:05 hs.

Esta carta el día 24 hay 160 copias

Trajo 21 heridos y un prisionero, el Lt. (RAF) Gloves. entre ~~ellos~~ los heridos estaba el My. Piuma, el 1° Ten. Luna., el Cap. Díaz y el Alf. José Luis Pontecorvo.

200

REV

KC-130 (TC-69) BERLIN

VCom. Pessana Enrique

Cap. Perrotta Roberto

My. Gómez Eduardo

Cemino M

Martínez L

Ardizzoni O

Amengual M

Manyszyn A.

GAL 1200

CRV : 1800

KC-130 (TC-70) PARIS

My. Enrique Bernardi

VCom Jorge Domínguez

My Videla Walter

Lozano R

S. Aux. Hümöller J

Farías H

Martínez L.

1º) GAL 0725

GAL 1305

2º) GAL 1430

" 1730

10) También se cumplimentaron 2 vuelos de la exploración aérea local de rutina; **OF Nº 126**, 1 avión **G-II**, indicativo **PLATINO**. **Despegó** de SCZ a las 09:30 hs. y **arribó** a las 12 hs. Y la **OF Nº 127**, 1 **TS-60**, indicativo **PLATINO II**, **despegó** de SCZ a las 15 hs., y **arribó** a las 18:00 hs.

11) Finalmente los dos reabastecedores cumplieron la siguiente actividad:

a) **KC-130**, indicativo **PARÍS**. **Tripulación**: Vcom. Domínguez, My. Bernardi, My. Videla, S. A. Rydzik, S. A. Humoller, C. P. González, S. P. Plasencia. **Despegó** de GAL a las ~~07:20~~ hs., reabastecieron a las escuadrillas **MARTE** y **TORO** (Ida). **Arribó** a GAL a las ~~12:50 hs~~.

Luego **despegó** a las 14:30 hs. y reabastecieron a las escuadrillas **ZEUS** y **VULCANO**.

b) **KC-130**, indicativo **BERLÍN**. **Tripulación**: Vcom. Pessana, ~~1º Ten.~~ Cap. Penotto Roberto ~~Vacaro~~, My. Gómez, C. P. Cemino, C. P. Martínez, S. Aux. Ardizzoni, S. Aux. Amengual. **Despegó** de GAL a las 14:30 hs. reabasteció a las escuadrillas **TORO** (regresó) y **MINA** (SUE) a las 15:45 hs. y 16:50 hs. Luego **arribó** a CRV a las 18 hs.

El día de la Patria en el CATOM

El Sistema VYCA, la BAM MLV y la BAM Cóndor ubicados en esta zona del Teatro de Operaciones, también vivió intensamente el 25 de mayo, defendiendo lo que era el centro del ataque enemigo.

La BAM MLV, ~~cuyo Jefe era el Comodoro Destri,~~ blanco permanente del ataque aéreo y naval enemigo, protagonizó los siguientes acontecimientos:

a) **02:30 hs**. Artillería en alarma roja en defensa del **TOCO** (**C-130**) que permaneció en tránsito hasta las 02:50 hs.

b) **09:44 hs**. El CIC detecta a la primera PAC.

c) **10:35 hs**. Seis aviones (2 de la Armada Inglesa del Escuadrón 800 y 4 de la Fuerza Aérea inglesa -RAF-) atacaron la BAM MLV en vuelo rasante con bombas de retardo (que siguieron explotando hasta las 13:30 hs.) pegaron cerca del bunker, derribando una pared y causando algunas bajas.

Nuestra A. Ae. (EA y FAA) derribó 2 aviones **GR 3**, uno con *Roland* y otro con 35 mm. Se pudo ver una eyección.

d) **13:24 hs. Despegó** un **Pucará** (**A-516**), **tripulado** por el Ten. Cimbaro; en búsqueda de un helicóptero enemigo aparentemente en tarea de rescate del piloto eyectado, pero apareció una PAC y el Pucará retornó. **Arribó** a las 13:30 hs. **(Voló 6 minutos nada más?)**

e) **14:35 hs. Despegaron** 2 aviones **Pucará,** indicativo **COBRA, tripulado** por el Ten. Giménez (**A-516**) y el Ten. Cimbaro. Reconocieron Península San Luis. Mientras estaban en vuelo se produce el 2° ataque a BAM MLV. **Arribaron** a las 15:19 hs.

f) **14:50 hs.** Nuevo ataque de **GR 3** al AD MLV, 3 explosiones sin daños.

g) **16:50 hs.** Un **Harrier** fue derribado ~~por POA (ROA?)~~ con SAM 7. Se alejó humeando. Derribo comprobado.

h) **17:08 hs.** Apareció en el radar un helicóptero ~~ENO~~ a 23 MN en tarea de rescate del piloto del Harrier.

i) **19:14 hs.** (Nocturno) Nuevamente un ataque aéreo sobre el AD MLV. 2 explosiones. Alarma roja hasta las 19:32 hs. Versiones inglesas hablan de lanzamiento de un misil *Seaslug* (antibuque) contra la pista.

En la BAM Cóndor

Esta BAM ya cercada por el enemigo terrestre, mantenía firme su posición:

a) Un Harrier lanzó cohetes chaff al radar Skyguard, mientras que otro intentó atacar, pero el fuego de 35 mm. y 20 mm. lo desalentó obligándolo a retirarse (Diario de Guerra del Grupo 1 A.Ae. en Darwin)

b) Se preparó la evacuación del Escuadrón Aeromóvil a BAM MLV.

Nuestros Helicópteros

Cumplieron este día las siguientes misiones:

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **CÓNDOR, armado** con 4 ametralladoras Browning 7,62 mm. **Despegó** de Darwin a las 8:~~15~~ hs. para cumplir una **misión** de reabastecimiento a la ROA, **aterrizando** nuevamente allí a las 08:50 hs., para volver a **despegar** a las 10:00 y **arribó** finalmente en Darwin a las 10:50 hs. una vez finalizada la tarea. **Tripulación**: Ten. Vergara (P), Ten. Sánchez (CP), C. 1° López A. (M), y C. 1° López R. (OP).

CH-47 (H-93)

My Pose Oscar
1º Tte Beltrame Alberto
S.A. white H
S. Aux Alvarez J.
Cª 1º Villarreal L.
S. Aux. Ruiz

MLV 1530
" 1650

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **PATO**, **armado** igual que el anterior. **Despegó** de Darwin a las 14:00 hs. para cumplir una **misión** de Búsqueda y Rescate, **aterrizando** nuevamente allí a las 15:20 hs. **Tripulación**: Ten. Sánchez (P), Ten. Vergara (CP), C. 1° López A. (M), C. 1° López R. (OP), quienes recuperaron al Cap. de Corbeta Philippi.

Relato del Ten. Vergara

"Se recibe la orden de ir a recuperar al Cap. Philippi, perteneciente a la armada, derribado sobre la zona del Estrecho de San Carlos (A 4Q). Se designa la tripulación y se despega hacia e Sureste de la BAM Cóndor para encontrar el establecimiento donde se hallaba el piloto. Este, al eyectarse cayó al agua, nadó hasta la orilla del Estrecho y luego comenzó a caminar hasta que llegó a un lugar de la Isla en donde le brindaron alojamiento.

Al llegar el Bell 212 a dicho lugar se procedió a identificar al Cap. Philippi, constándose todos sus datos y forma en que había sido derribado. Es llevado posteriormente al helicóptero el cual emprendió el vuelo de regreso a la BAM Cóndor.

Tanto el vuelo de ida como el de regreso se hizo en navegación táctica rasante, dado que en la cercanía a la ruta a volar se encontraban PACs inglesas. Estos datos eran suministrados por el puesto de ROA ubicado al SE de la BAM Cóndor."

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN**, **armado** igual que los anteriores. **Despegó** de Darwin a las 16:00 hs. para cumplir una **misión** de reabastecimiento de la ROA, **aterrizando** nuevamente allí a las 17:40 hs. **Tripulación**: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), S. A. Martínez (M), C. 1° López R. (OP).

Otros acontecimientos

Se encontraron los restos del Ten. Héctor R. Volponi (M 5 / C-437), por parte del personal de BAM Calderón.

E y R.

F-27 (T-41) -
My Nuñez Mario
Cap. Mirgone Julio — CRV 0830
C.P. Doctors E — " 1145
✗ Batista E
F-27 (TC-78) TITAN I
My Rodriguez Juan — TRE 0850
1Com Rivarola Juan — CRV 1240
Cº 1º Domínguez R — CRV 1500
✗ Albertengo A — TRE 1720
F-27 (T-44) TITÁN
VCom Vanden Héctor — EPo 0850
My Díaz Ramón — VIE 1200
CP. Lombardo Misael — VIE 1230
✗ Ceballos — EPo 1450

→

El saldo del día

La FAS

- Salidas previstas	22	100 %
- No decolaron	1	4,5 %
- Regresaron por TEC	2	9 %
- Llegaron OM	15	68 %
- Regresaron por Orden Superior	4	18,5 %
- Aviones derribados	3	13,6 %

(2 aviones A 4C / 1 A 4B) 2 pilotos fallecidos, 1 piloto prisionero

Bajas enemigas

- Destructor *HMS Coventry*. Hundido - 19 tripulantes desaparecidos.
- Portacontenedores *Atlantic Conveyor* - Incendiado (posteriormente se hundiría - 12 tripulantes desaparecidos)
- Fragata *HMS Broadsword* - Averiada
- Dos naves no identificadas (una probable *Avenger* y otra *HMS Fearless*) averiadas
- Tres GR 3 RAF Harriers derribados
- Un helicóptero LYNX (en *Broadsword*) destruido.

Conclusión

Este 25 de mayo de 1982 fue la ofrenda más heroica que la FAA haya hecho a su Patria, en el aniversario de su nacimiento.

204

28-set-97

Villa Urq 11:25 hs

motovelero

LVELA

3/pasajes 1º E-W. 50 mts

270º S a N.

360º S a N.

11:32 vuelo normal sobre el rio de N a S.

11:40 vuelo normal sobre la villa de S a N.

Día 26 de mayo de 1982

(Miércoles)

Después de las intensas horas vividas el 25 de mayo, en la que los pilotos de la FAA, Navales y sus defensas antiaéreas (EA-FAA-ARA) habían cobrado al enemigo la mayor presa diaria (*HMS Coventry, Atlantic Conveyor*, 3 (GR ~~LYNX~~) de todo el conflicto, el CFAS estimó que la reacción de este sería intensa ~~en su aspecto defensivo ante nuestros ataques aéreos.~~ Por esta causa se decidió variar los procedimientos de ataque a fin de obtener una sorpresa táctica, lanzando ahora bombardeos nocturnos con MK 62 y de altura con el sistema M 5 en BOP y escolta de caza M III, todos sobre OM terrestre en la cabecera de playa.

La meteorología

Área continental

Sin fenómenos significativos. En Santa Cruz y Chubut poco nuboso, visibilidad superior a 20 Km. Vientos del ~~EN~~ NE a 20/25 Kts.

En Tierra del Fuego, parcialmente nublado, vientos moderados del NO, visibilidad superior a 20 Km. Las condiciones meteorológicas eran favorables para las unidades de la FAS.

Área Malvinas

Sin fenómenos significativos, parcialmente nublado en horas de la mañana techo 400 metros, mejorando hacia el mediodía. Vientos suaves. En general apta para la operación.

Las operaciones de la FAS

Bombardeo nocturno sobre brazo San Carlos

* **OF Nº 1240**, 3 **MK-62**, indicativo **ODIN**, **armados** con 4 MK 17. **Despegaron** de GAL a las 03:35 hs. **Tripulación Nº 1**: Cap. Freijo, Cap. Marín; **Nº 2**: 1° Ten. Mauad, 1° Ten. Siri; **Nº 3**: Cap. Bredeston, Cap. Sisco. Hora ordenada sobre OM 04:30 hs.

Esta escuadrilla regresó desde 180 MN de GAL por mala meteorología y visibilidad cero. Instrumental de navegación y radar altímetro no confiables. Los numerales se desorientaron y perdieron la formación. **Arribaron** a GAL a las 0440 hs.

Bombardeo en picada (BOP) sobre Puerto San Carlos

* **OF Nº 1241**, 2 aviones **M 5**, indicativo **POCKER**, **armados** con 4 BR, con espoleta eléctrica. **Despegaron** de SJU a las 13:30 hs. **Tripulación**: Cap. Norberto Dimeglio, Ten. Gustavo Aguirre, encontraron el OM con nubes. No observaron reacción antiaérea de ningún tipo (14:10 hs,)

El guía no lanzó bombas sobre tope. El Nº 2 hizo contacto con radar MLV y éste le informó que el OM se encontraba a 270 °, 45 MN y así guiado picó y lanzó sus bombas. Al regreso el guía ~~se~~ desprendió ~~de~~ las suyas lateral ~~a las~~ Islas Salvajes, explotando las cuatro. No observaron buques en el Estrecho. **Arribaron** a SJU a las 15:~~1~~0 hs.

Relato del Ten. Aguirre Faget

"Dimeglio inició la picada de 60º dentro de nubes. Yo lancé las bombas a 12.000 pies dentro de la capa, manteniendo los 60º de la picada y sin ver dónde cayeron. Confié sólo en el radar de MLV, el que nos informó que estábamos sobre el blanco. Por haber bajado más de lo previsto, hice (dentro de la capa) maniobras evasivas suponiendo haber ingresado dentro del rango de algún SAM británico."

Relato del My. Sapolski

"En las ~~postrimerías~~ (¿no quedaría mejor otro sinónimo?) de la tarde de ese día los escuadrón de Dagger y A 4C de SJU se vieron regocijados con la visita del My. Puima (Escuadrón Dagger SJU), 1º Ten. Senn (Escuadrón Dagger SJU), 1º Ten. Luna (Escuadrón Dagger GRA) y el TC Arca (piloto de A 4Q de la ARA), todos ellos recuperados luego de sus respectivas eyecciones en MLV. Su arribo fue grandemente ovacionado y celebrado por todos los que allí nos encontrábamos, luego de lo cual relataron sus experiencias que fueron escuchadas con suma atención y tenidas en cuenta en el accionar futuro."

Escolta de caza con M III

* **OF Nº 1242**, 2 aviones **M III**, indicativo **SOMBRA**, ~~**MATRA / MAGIC**~~. **Misión**: cobertura sección **POCKER**. **Despegó** de GAL a las 13:32 hs. **Tripulación**: Cap. Ballesteros, 1º Ten. Puig; enlazaron con CIC MLV a las 14:15

206

REV

KC-130 - (TC-69)

V. Com. Pessana Enrique
Cap. Perroto Roberto
My - Gómez Eduardo
Cemino M
Martinez L
Ardizzoni O.
Amungual M
Manyszyn

CRU 1215
GAL 1615

hs. En ese momento había 3 PAC en el aire, pero se observó que las mismas no sobrepasaban Nivel de Vuelo 140 / 160 y que cuando su rumbo era convergente con los **SOMBRA**, descendían bajo el lóbulo del radar. **Arribaron** a GAL a las 15:20 hs.

Otros medios que apoyaron las operaciones aéreas

Escuadrón Fénix

* **OF Nº 2215, LR-35**, indicativo **MONO**. **Tripulación**: Vcom. De La Colina, Com. Ferri. **Despegó** de CRV a las 11:08 hs., hacia punto E para apoyo sección **SOMBRA** (Localizar el informe de este OCAT). **Arribó** a CRV a las 13:45 hs.

* **OF Nº 2214, HS-125**, indicativo **RAYO**. **Tripulación**: Ten. Poggi, Alf. Mariani, S. P. Acosta y OCAT Vcom. Torres, My. Medina. **Despegó** de CRV a las 13:50 hs. Apoyó a la sección **POCKER**. **Arribó** a CRV a las 15:58 hs.

Reabastecimiento en vuelo

* **OF Nº** ..... 1 **KC-130, matrícula** .....y **tripulación:** ..... **Despegó** de GAL a las 15:25 hs. para REV A4 y **arribó** a ..... a las .....hs. S/N.

Dos cruces suspendidos

Para este día estaban planificados dos cruces a MLV, el TC-66 y el TC-64 que no se realizaron por Situación Táctica desfavorable en la Isla.

La guerra en el archipiélago

Era intención del CATOM recuperar el máximo poder ofensivo aéreo que pudiera de la BAM Cóndor, pues los Pucará podían operar sobre objetivos en Darwin desde la pista de Puerto Argentino y además, en el caso de que los ingleses tomaran la BAM Cóndor, los aviones no serían tomados por el enemigo terrestre.

Por esta razón el CATOM ordenó el repliegue del Escuadrón Aéreo y su apoyo técnico a BAM MLV (17:45 hs.) para desde allí operar. Quedó en BAM Cóndor el personal necesario para la defensa terrestre: personal Superior, los aviadores más antiguos y Personal Militar Subalterno; así, del Escuadrón Pucará permanecieron en Darwin a ordenes de su Jefe de Base, el Vcom. (A. Air.) Wilson Pedrozo; su Jefe de

Operaciones Vcom. Vera Mantarás, su Jefe de Escuadrón Tropa My. Zaporta y su Jefe de Servicio de Comunicaciones Cap. Re. :

- **P. M. Sup.**: Vcom. Costa, My. Tomba, 1° Ten. Fasani, Ten. Lombardi, Ten. Calderón, Alf. Sassone y Alf. Lema
- **P. M. Sub.**: C. P. Gurrieri, C. 1° Bustos, C. 1° Olea, C. 1° Torres, C. 1° Dappen, C. 1° Argüello, C. 1° Res, C. Agüero, C. Márquez, C, Soto, C. Mansilla y C. Rodríguez.

El material Bell 212 (H-83 / H-85) con sus tripulantes, afectados a la BAM Cóndor permaneció en la misma hasta el día 28 en que se ordenó el repliegue a Puerto Argentino.

~~Esta es una~~ Sobre el parte del relato del 1° Ten. Micheloud ~~del~~ arribo de los pilotos replegados a Puerto Argentino:

> ***"Arribamos de noche a Puerto Argentino, el aterrizaje del helicóptero Chinook se hizo en el hipódromo y desde allí nos trasladamos a pie los pocos metros que nos separaban de la casa de los Oficiales, que no era otra cosa que un Jardín de Infantes que se había ocupado como alojamiento. Nos encontramos con muchas caras conocidas que hacía un tiempo ocupaban ese refugio ~~contra las inclemencias del tiempo~~, particularmente personal del INAC. Lo confortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria, comparado con las antiguas comodidades, donde no disponíamos más que de un colchón para mejorar las condiciones de la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con ~~la~~ el buzo y, según las circunstancias, hasta con los borceguíes. Pero la permanencia de ellas no sería más que por la noche.***
>
> ***Diariamente partíamos al Puesto de Comando de la BAM Malvinas, que era un bunker construido con planchas de hierro recubiertas de arena y con separadores internos de ambientes hechos con bolsas de arena. El lugar estaba muy bien disimulado entre una zona de arena y piedras que se hallaba cruzando la pista desde las antiguas instalaciones del aeropuerto, totalmente destruido por el bombardeo. De éste quedaba sólo la estructura intacta, no así aberturas ni vidrios y mucho menos de un hangar de chapas que se encontraba próximo."***

Por su parte la BAM Cóndor sufría ataques de superficie: cañoneo naval diurno y ataque nocturno de comandos en proximidades del radar ELTA, que, mediante bengalas detectaron su posición y emplazamiento para un ataque posterior por la aviación embarcada.

Dice el diario de guerra del G 1 A. Ae. en Darwin:

"Día 26: Durante el día, ~~en el~~ radar ELTA, se detectaron cuarenta y cinco probables vuelos de helicópteros hacia el Noroeste entre los 6 y 8 Km., coincidiendo con mucha interferencia de radar. Las piezas Nº 1 y Nº 4 pudieron observar con las miras telescópicas de sus cañones, movimientos de helicópteros detrás de un cerro. Se informó de estas novedades a la Jefatura, confirmando la presencia de los mismos en la zona.

A la noche se detectaron sombras en las proximidades del radar ELTA, se pidió apoyo al Puesto Comando, pero creyéndose en un primer momento que podía ser personal de Ejército (argentino), no lo enviaron, hasta que, en un momento dado, ~~tiraron~~ dos bengalas del tipo "flash". Un soldado C. 1963 respondió con una ráfaga de FAL sobre la zona de donde provenían.

Al llegar los refuerzos e inspeccionar la zona, lo único que se encontró fueron los cartuchos de las bengalas. Se comenzó a recibir fuego naval sobre la zona del hipódromo al NO de la Base."

Comienza el apoyo de fuego aéreo directo de Pucará en la zona DWN operando desde BAM Malvinas.

* .....2 aviones IA-58, indicativo **FIERRO**. **Misión**: ROF al Norte de Darwin. **Tripulación**: Ten. Cruzado (A-533) y Ten. Giménez (A-509).

CH-47C (H-93)

My. Poze Oscar
1° TTE Beltrame Alberto
SA. Prats R.
C° 1° Lavorato R.
C° 1° Vera M.
C° 1° Villarreal L.

MLV 1115
DWN 1155
4 1715
MLV 1745

s salidas:

I-83, indicativo **HALCÓN**, **armado** con cuatro m., **despegó** de Darwin a las 8 hs. para cumplir de la ROA, **arribó** a Darwin a las 08:30 hs. L. Ludueña (CP), y S. M. Martínez (M).

I-85, indicativo **TORDO**, **armado** igual que el a las 08:20 hs., para cumplir una **misión** de **ribó** a Darwin a las 09:10 hs. **Tripulación**: Ten. . Carmona (M), C. P. Gómez (OP).

E y R

F-27 - (T-41) PACÚ

Cap. Mirgone Julio
My. Nuñez Mario CRV 1400
Doders E CRV 1705
Batista E

F-27 - (TC-78) TITÁN 1

V.Com. Rivarola Juan TRE 0845
My Rodriguez Juan CRV 1215
C= 1= Dominguez R CRV 1450
Albertengo A TRE 1720

F-27 (TC-44) TITÁN

V.Com. Vanden Héctor EPO 0900
My. Diaz Ramón VIE 1240
C.P. Lombardo M VIE 1330
Ceballos M EPO 1620

B-707 (TC-92) TRONCO

VCom. Eduardo Fontaine PAL 0700
PAL 1500 →

Otros acontecimientos

1) Entre las 00:30 y las 02:30 hs. se recibió fuego naval intermitente sobre nuestras posiciones en Bahía Fox. Hubo muertos y heridos.

2) Entre las 00:45 y las 01:10 hs. cañoneo naval sobre BAM MLV, (~~rompieron~~ alcanzado un IA-58).

3) A las 10:25 hs. 1 GR 3 atacó Puerto Howard desde el Estrecho (Bombas y cañones) Resultaron 6 soldados ~~(EA)~~ muertos; 1 oficial, 1 suboficial y 4 soldados heridos. todos de Ejército.

4) A las 14:21 hs., nuevo ataque aéreo al AD MLV, explotaron 2 bombas cerca de las piezas de artillería (Diario de Guerra G 1 en Pto. Argentino).

5) A las 18 hs., BAM Cóndor informó (textual del Diario del Com. Mendiberry)

Unidades EA y FAA reunidas
A. Ae. totalmente destruida.
Enemigo muy numeroso dotado de gran poder de fuego, morteros, lanzacohetes y ametralladoras.
FA 3 muertos, 5 heridos.
EA gran cantidad de bajas.
En un momento la tropa de Ejército replegó sobre la última línea de posiciones, lo que permitió al enemigo rehacerse y rodear las posiciones.
Faltó munición en 1º Línea.
Gran agotamiento de las tropas.
La observación aérea determinó: Grupos de 20/30 hombres, 5 con Blow Pipe, gran cantidad de ametralladoras, morteros y lanzacohetes.

Día 27 de mayo de 1982

(Jueves)

La meteorología de este día

Área del continente

Sin fenómenos significativos, vientos del NO (15 / 20 Kts.), nubosidad baja quebrada.

Área Malvinas

Claro e ilimitado en horas de la mañana, con paulatino aumento de la nubosidad baja y media, visibilidad superior a 20 Km. Ocasionalmente 7 Km. por neblina. Vientos del sector Oeste - NO (30 Kts. con ráfagas 40 Kts.) disminuyendo hacia la tarde.

El concepto de la Operación (FAS)

El Comando de la FAS intentó este día atacar principalmente las instalaciones que el enemigo había consolidado en la cabecera de playa (Pto. San Carlos y Establecimiento San Carlos - Planta refrigeradora), comenzando con bombardeo nocturno, al tiempo que mantenía en reserva escuadrillas armadas para ataque a objetivos navales. Con este concepto se cumplió la siguiente actividad.

1) **Bombardeo nocturno con MK-62**

* **OF Nº 1240**, 2 aviones **MK 62**, indicativo **ODIN, armados** con 4 BRP. **Despegaron** de GAL a las 03:20 hs. **Tripulación Nº 1**: Cap. Freijo, Cap. Marín; **Nº 2:** My. Vivas, My. Escudero.

Sus OOMM eran instalaciones en playa oeste brazo San Carlos (Planta refrigeradora) y playa este brazo San Carlos (Establecimiento San Carlos) La BAM Cóndor estaría señalizada por una fogata y además se A. Ae. estaba prevenida de este ataque. La aproximación se hizo bajo una capa de St. desde unas 150 millas de las Islas, siendo muy difícil, en principio, distinguir la costa, viendo solamente con claridad los acantilados a cada lado del Estrecho San Carlos.

La sección arribó a la zona del blanco a la hora prevista (04:27 hs.). Intentó enlace (VHF / HF) con la BAM sin conseguirlo y no avistó la fogata. Encontró vientos (60 Km.) más intensos que los pronosticados. El ataque se realizó de Sur a Norte, sobre la margen Este del Estrecho de San Carlos, se separaron ~~en 200 pies~~ del suelo por radioaltímetro;

las bombas fueron lanzadas a 800 pies el numeral y a 1.000 pies el guía (dos ~~x~~ - MK 17 de 500 Kg. cada una)

Al no ver las fogatas de Darwin en el lateral, siguieron al frente por Doppler, distinguiendo fogatas de los *Vivacs* en la costa y un buque con muy pocas luces encendidas al sur del muelle de Puerto San Carlos; sobre ese lugar se lanzaron las bombas que estallaron todas. No recibieron fuego A. Ae. ni observaron buques en la ruta de regreso.

Navegaron a 1.000 pies de altura hasta unas 150 millas de las Islas, sobre volando en el escape los cerros al norte de la Gran Malvina. Ascendieron posteriormente ~~a nivel 150,~~ siendo guiados por el radar de Río Gallegos al aterrizaje. ~~Escapo hacia el Oeste~~. **Arribaron** a GAL a las 05:~~40~~hs. y GAL : 6:05

NOTA:
Posteriormente hubo confirmación de que , al menos una bomba hizo impacto y explotó en el vivac británico.

Relato del Cap. Freijo

"Se pasó al Oeste de la Base Cóndor (Darwin) y a la vista del Estrecho. Se eyectaron tanques de acuerdo a lo previsto y se navegó a 450 Kt en vuelo bajo (500 a 1.000 pies). El rumbo de ataque al OM fue 355º aproximadamente desde C. Belgrano (Isla Gran Malvina) oeste de Darwin y OM. Escapé en rumbo de ataque 3 minutos y luego por el Oeste sobrevolando Isla Borbón (visualizada las alturas de la misma), posterior ascenso a nivel de vuelo 300. SE confirmó la explosión de las bombas por sonido e iluminación tipo flash. Fue el primer bombardeo nocturno, se hizo a baja altura con silencio de radio total coordinado con código de luces que luego se aplicó al resto de las misiones."

2) **Ataques a objetivos navales**

Los objetivos de estos ataques eran, según la información ~~de~~ que poseían desde Malvinas, buques en el Canal S/E de Darwin (Choiseaul).

Despegaron entonces las Escuadrillas previstas: ordenes bien OF: 1244/1249 inclusive

a) **OF Nº 1246**, 3 aviones **A 4C**, indicativo **TIGRE, armados** con 3 BRP. **Despegaron** de SJU a las 10 hs. **Tripulación:** Cap. Pierini, Ten. Cuello, y el Ten. Méndez. **Arribaron** a SJU a las 12:30 hs. con REV, no ~~se~~ encontraron los ON.

b) **OF Nº 1249**, 3 aviones **A 4C**, indicativo **TANQUE, armados** con BRP. **Despegaron** de SJU a las 10:25 hs. **Tripulación**: Cap. Almoño, Alf. Codrington,

Normando

1° Ten. Constantino (Alf. Méndez iba como reserva). El 1° Ten. Constantino se unió al numeral 3 de la escuadrilla **TIGRE** (1° Ten. Ureta) formando una sección, la que no pudo reabastecer por problemas en sus tanques suplementarios (eran de Pucará) debiendo regresar a San Julián. **Arribaron** a las...12:45...hs.

c) **OF N° 1245,** 3 aviones **A 4B,** indicativo **TRUENO, armados** con cañones y MK 17. **Despegaron** de GAL a las 10:00 y 10:30 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Filippini (C-207), Alberto Vcom. Zini (C-239), Ten. Auterio (C-212), **Arribaron** a ...GAL...a las 13 hs. y 12:30 hs.
Gustavo Vicente

d) **OF N° 1248,** 3 aviones **A 4B,** indicativo **TORO** ~~"C"~~ **armados** con MK 17. **Despegaron** de GAL a las 09:30 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Carlos Cachón (C-250), Alf. Gómez (C-227), Ten. Galvez (C-240) **Arribaron** a ...GAL...a las 12:30 hs.
Hugo Daniel

NOTA:
Estas cuatro escuadrillas ~~que~~ efectuaron el REV del Perú 1 y 2, y regresaron posteriormente pues no se confirmó en ON.

3) **Ataque a objetivos terrestres**

a) **OF N° 1244,** 3 aviones **A 4B,** indicativo **POCKER, armados** con 4 BRP c/u. **Despegaron** de GAL a las 15:00 hs. **Tripulación**: Cap. Carballo (C-207), Ten. Carlos Rinke (C-212), Alf. Carmona (C-239). Este último regresó después del REV por falla, GAL: 16:45 Carlos

La sección continuó hasta que ingresaron al Estrecho San Carlos por el Sur y se dirigieron (de S a N) observando en la Bahía San Carlos 4 o 5 buques (tipo 42/22), pequeñas barcazas y ¾ helicópteros en vuelo. Llegaron al ON (Establecimiento San Carlos) y lanzaron sus 8 BRP (bombas) recibiendo intenso fuego A Ae. que continuó hasta que cruzaron las sierras a su frente (seis disparos de armas livianas hicieron impacto en el guía, uno de ellos hizo un orificio de aproximadamente 25 cm de diámetro por el que se veía el instrumental dentro de la nariz del avión, además de destruir el equipo OMEGA y cortar un manojo de cables del espesor de un puño), dañando sus sistemas de navegación y comunicaciones. Realizaron el escape hacia el este y luego hacia el sur, para luego de volar unos minutos, retornar al rumbo oeste definitivamente; navegando luego como guía el 2, debido a las fallas del 1. **Arribaron** a GAL a las 18:30 hs.

Existe información de que la A Ae. británica, al repeler este ataque produjo bajas propias.

b) **OF N° 1247,** 3 aviones **A 4B,** indicativo **TRUCO, armados** con BRP. **Despegaron** de GAL a las 15:30 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Velazco (C-215), Ten. Carlos Osses (C-228), Ten. Robledo (no despegó por TEC).
Fernando

189

Ingresaron al Brazo San Carlos un minuto después que los **POCKER**, también de S a N y confirmaron que avistaron 4 buques, recibiendo intenso fuego de artillería. Lanzaron sus 8 bombas, en salva, sobre la planta de refrigeración de Bahía Ajax.

Escaparon hacia la izquierda, perseguidos por varios misiles; el N° 1 fue alcanzado por munición de cañón de 40 mm. *Boffor* de los buques *HMS Fearless* e *Intrepid,* en la raíz del plano izquierdo.

Habiendo cruzado el Estrecho San Carlos con rumbo hacia el Oeste y sobre la Gran Malvina, el numeral 2 observó fuego en el plano izquierdo del 1, muy próximo al botellón de oxígeno, por lo que le informó esta novedad. El guía contestó que se le había encendido la luz roja (Alarma) de hidráulica, por lo que cambió velocidad por altura e informó que se eyectaba en posición 51° 29' S / 59° 32' O, siendo aproximadamente las 17 hs.

Cayó entre Puerto Fox y Puerto Howard, siendo recuperado tres días después, el 1° de junio de 1982.

Luego de reponerse de la eyección ~~Velazco~~ caminó dos días y dos noches hasta que llegó a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados.

Al día siguiente pasaron dos Kelpers a caballo; los llamó y le quiso comprar un caballo, ellos se negaron pero le dijeron que avisarían a Puerto Stanley. Por la tarde apareció un Land Rover, manejado por un Kelper y acompañado por un Oficial del E. A. que lo llevaron a Puerto Howard.

El Ten. Osses regresó solo al continente, con su avión averiado por el impacto de dos proyectiles de armas livianas; **arribó** a GAL a las 18:05 hs.

Respecto a estos ataques (**OF N° 1247** y **1244**) el relato del Libro *"Air War South Atlantic"* dice:

"...el 1° Ten. Mariano Velazco estaba despegando de Río Gallegos liderando una sección de Skyhawks, con la misión de atacar la playa de abastecimientos instalada alrededor de la vieja planta de refrigeración de Bahía Ajax al oeste del brazo de San Carlos; fotografiada previamente por los Lear Jet de reconocimiento. Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas antiaéreas y lograron total sorpresa en el área del blanco (OM), pasaron y largaron sus bombas.

Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el más grande en el área de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas terrestres británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que había munición en sus alrededores el

edificio no tenía cruz roja. El Técnico del equipo antiexplosivos de la RAF, Hankinson estaba en el edificio cuando se produjo el ataque."

"Hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo", **recordaba.** *"Una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a cinco e hirió a veintiséis.*

Había gente muerta en el suelo, tanques de combustible incendiados y gente que corría por todos lados, **continuó**.

"Mientras se extinguían los fuegos, los heridos que se podían mover fueron sacados del lugar."

"Pero había además otras dos bombas también sin explotar, al aire libre. Estas no fueron problema para el equipo (RAF) antiexplosivos; fueron hechas detonar con explosivos controlados y listo".

N. R.: A partir del 3 / 4 de junio, fueron alojados en esta planta, oficiales de la BAM Cóndor (Vcom. Vera Mantarás, My. Tomba, My. Zaporta, etc...) en la misma habitación en que se encontraba la bomba sin explotar, quienes debieron elegir entre dormir afuera (chiquero) con temperaturas bajo 0 o en esta habitación; eligiendo ésta última luego de la inspección del estado de la bomba que hizo el Vcom. Vera.

4) **Cobertura aérea**

a) **OF Nº 1250**, 2 aviones **M III**, indicativo **NENE - MAGIC/MATRA. Misión**: Cobertura Bahía San Carlos. **Despegaron** de GAL a las 16:36 hs. **Tripulación**: Cap, Huck, Cap. González. A las 17 hs. ya se encontraban en la zona del Estrecho (entre Bahía Fox y el N del canal) e hicieron enlace con CIC MLV S/N.

Esta sección cubrió el escape de la Escuadrilla **TRUCO**, y la aproximación a BAM MLV del **C-130 GALLO** y dos **IA-58** que efectuaron el cruce desde SCZ a BAM MLV. A las 17:20 hs. abandonaron la zona y **arribaron** a GAL a las 18:10 hs.

5) **Traslado de IA-58 ~~en ROF~~ a MLV**

Este día la FAS inició el cumplimiento de la orden del **CEOPECON**, de reforzar, con 5 IA-58 (Escuadrón Pucará) a la BAM MLV, donde se había replegado dicho Escuadrón Aeromóvil por la situación táctica en la BAM Cóndor. Así, este día, partió la primera sección:

a) **OF Nº 1251,** 2 aviones **IA-58,** indicativo **GAUCHO, misión**: ROF y arribo a la BAM MLV. **Despegaron** de SCZ a las 15 hs. **Tripulación**: (A-537): Ten.

215

C - 130.

TC

Cap. Se

VCom

My

Sale de
día 26.
Arriba Ca
del día.

Cap. Senn
VCom Moro
My Mald
Beli
Fretes
Daveri
Luján

C-
Com
Com
Vco

TIGRE

RV - 2040 del
día 27

RV 0110 del
día 28
MLV.

RV 0635 } x
1235 } MLV

misión
E y R

Fattore E
Molina N
Vaccaro G.

MU-28 (LV-ODZ)
OF. 1251 : Retransmisión de 2 IAS 58 (GAUCHO)
SCZ 1300
" 1605
Alf. Carlos QUIROGA
" Eduardo MEYER

Argañarás, (A-532): Alf. Blanchet. A[illegible]4 hs. Fueron guiados por un *Mitsubishi* de ADO.

6) **Los reabastecedores**

a) ~~OF Nº~~ .....un **KC-130**, matrícula **TC-70**, indicativo **PERÚ 1, tripulación:** Vcom. Domínguez, My. Bernardi, My. Videla, Lozano R., S. Aux. Hümoller J., C. P. González H., Farías D., Martínez L. **Despegó** de SCZ a las 09:45 hs. a PCRA (50° 30' S / 64° 30'O.) Reabastecieron a **TRUENO** y **TORO**. **Arribó** a SCZ a las 12:25 hs. (A-4B).

b) ~~OF Nº~~ .....un **KC-130**, matrícula **TC-69**, indicativo **PERÚ 2, tripulación**: Vcom. Pessana, Cap. Perroto R., My. Gómez ., C. P. Cemino M., C. P. Martínez L., S. Aux. Ardizzoni O., S. Aux. Amengual M., Manyszyn A. Despegó de GAL a las 09:45 hs. a PCR (50° 30' S / 64° 00' O.) Reabastecieron a **TIGRE** y **TANQUE**. **Arribó** a GAL a las 12:55 hs.

c) ~~OF Nº~~ ..... un **KC-130**, matrícula **TC-69**, indicativo **LIMA 1, tripulación**: la misma anterior. **Despegó** de GAL a las 14:00 hs., a mismo PCRA, reabastecieron a **POCKER** y **TRUCO**. (A 4B) **Arribó** a GAL a las 18:15 hs.

d) ~~OF Nº~~ .....un **KC-130**, matrícula **TC-70**, indicativo **LIMA 2, tripulación**: Vcom. Domínguez y misma tripulación que punto a). **Despegó** de SCZ a las 14: 05 hs. ~~Reabasteció a~~ .....**Arribó** a SCZ a las 18:25 hs.

Los cruces de C-130 a MLV

a) Como se indicó en el día 26, a las 23:23 hs. **despegó** un **C-130** de GAL; a las 00:20 hs. del 27 de mayo el Vcom. Martínez (Jefe G1T) **ordenó** desde CRV su regreso a GAL pues tenía información de ~~MLV~~ de buques enemigos operando en el seno Choiseaul. El **PATO arribó** a ~~GAL a las 01:50~~ hs.

b) **TC-64, CAT-186**, indicativo **MARTE. Tripulación**: My. Bolzi, Cap. Sampietro, My. Vila, C. P. Camino, C. P. Fraire, S. Aux. Ovejero, S. Aux. Salzano. **Despegó** de CRV a las 16:25 hs. **Arribó** a ~~MLV~~ GAL a las 2[illegible]:15 hs. **Llevaba**: 1 control de tiro (FAA), 1 cañón 35 mm. (FAA), munición 35 mm. (FA/EA), correspondencia, **Total**: 14.500 Kgs. de carga

c) **TC-66, CAT- 187**, indicativo **MARTE. Tripulación**: Vcom. Demarco, My. Maclay, Cap. Martarena, S. Aux. Farina, C. P. Rulli, S. M. Rulli **(hermanos?)** S. M. Castillo, S. Aux. Cortéz. **Despegó** de ..... **Transportó**: 1 palet con raciones (3.400 Kgs.) (EA), 48 pax (EA), 3 pax (ARA), repuestos lancha ARA (500 Kgs, - ARA), bochones (FAA), Faros helicópteros (FAA), Plasma humano

(FAA), repuestos comunicaciones (FAA) ... estos Radar VYCA (FAA), correspondencia y encomiendas, **Total:** 1... **Arribó** a .....GAL..... a las .....20:30.....hs. x MLV

d) **TC-63, CAT-188**, in... Cap. Senn, Vcom. Moro, My. Maldonado, S. P. Bi... P. Luján. Despegó de CRV a las 20:40 hs. Z, ate... hs. Z. Por orden de la FAS se ordenó el regreso a ... ción S 5215 O. 5805 a unas 39 millas al Sur de Puerto ... ectar ecos de helicópteros en la prolongación de la pista hacia e... **portó** 12.700 Kgs. de los cuales 9.500 Kgs. eran de EA, así distribuid... misiles *Blow Pipe*, (BP); 6 unidades de lanzamiento para el misil BP; 1 mortero 120 mm. - municiones 120 ; 2 ametralladoras 12,70 - munición 12,70; 10 cajones de proyectiles MAMBA; 1 cajón 12,70 incendiaria; 3 cajones de granadas de mano; 1 cajón de granadas antitanque; 2 palets con materiales para la compañía Cdo. 602. **Arribó** a .....CRV..... a las .....1:30..... hs. del día 28/5

Hay un 3er vuelo de BOLSA II
BCA 1730
PAL 1920
La misma TRIPULAC

NOTA:
Esta salid...

7) **El Esc...**

a) **OF N...** **Tripulación:** Vcom. C... A. Molina. **Tripular...** ...ión. **Despegó** de CRV ... na marcación efectiva ...

figura en la hoja amarilla de la pag. anterior

Relato ...

"Ante... blancos navales ... 0 H para dicha t... spegó de CRV e... loración.

La ta... n puntos geogr... a 15 MN al Nor...

Deb... negar al enem... plosión no debía ... se ideó el sigui...

exposición

F-27 (T-43) BOLSA II
Cap. Valverde Armando CRV 0900
Cap. Olmos Hugo CRV 1210
C. 1º Lamas G. CRV 1420
Abasto BCA 1650

F-27 (TC-78) TITAN 1
May Rodriguez Juan
Vcom Rivarola Juan TRE 0900
C. 1º Dominguez R. CRV 1230
Albertengo A.

F-27 (TC-78) TITAN 1
1º TTE Grunale Ricardo CRV 1500
" " Rodriguez Eduardo TRE 1715
C. P. Guzzanti Juan
Lorenzi A.

1) Acelerar el avión hasta el límite de su velocidad estructural (319 Kts.). Iniciar una trepada que lo llevaría a 10.000 pies y 110 Kts. de velocidad en un minuto cuarenta y cinco segundos, el radar IFF en posición Stand By (no activado).

2) Al iniciar el ascenso, IFF activado, para detectar si el avión era iluminado por radares de tiro enemigo (luz de interrogación encendida fija), en caso afirmativo, nivelar el avión, apagar IFF, encender radar, ubicar en pantalla azimut y distancia del eco. Congelar en navegador OMEGA la presente posición, simultáneamente un descenso de máxima performance hasta la velocidad estructural, cambiando el rumbo en 135 º por izquierda hasta llegar por debajo de 500 pies.

Este procedimiento que se completó con dos observaciones posteriores para dar una ubicación positiva, permitió detectar un buque piquete radar.

Finalmente no fue atacado por haber reabastecido los A 4B y C en distintos puntos, con lo cual fue imposible el ataque simultáneo que deseaba la FAS. El Vcom. Gallo ordenó al Vcom. Torres, a bordo del retransmisor, el regreso de los cazabombarderos."

b) **OF Nº 2222, HS-125**, indicativo **RAYO, misión**: retransmisor - Exploración y Reconocimiento. **Tripulación**: Ten. Poggi, Vcom. Torres, My. Medina (OCAT), Alf. Mariani, S. P. Acosta. INT PAC. a las 10:51 hs. **Despegó** de CRV a las 07:14 hs. **Arribó** a CRV a las 12:50 hs. (fue el que ordenó el regreso del **TIGRE, TANQUE, TRUENO** y **TORO**)

pág. 116

Nuestros Helicópteros en Malvinas

Cumplieron este día la siguiente salida:

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO, armado** con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. **Despegó** de Darwin a las 08:15 hs. hacia Bahía Fox, retornando a Darwin a las 10:15 hs. **Tripulación**: Ten. Longar (P), Ten. Brea (CP), C. 1° Palacios (M), y C. P. Gómez (OP). Llevaron una patrulla del Ejército Argentino (6 hombres); se los dejó en una estancia y luego se procedió a buscar al Ten. Ugarte y a dos Suboficiales en Bahía Fox, los que estaban armados con tres SAM 7 "*Strella*", para llevarlos a donde había quedado la patrulla. (Según inteligencia, por ese lugar pasaban los Harrier)

Luis Gustavo

194

219

H-85

Ten. Vergara Héctor

Ten. Sánchez Ricardo DWN 1720

C° 1° Palacios " 1800

C° 1 Gómez .

Durante todo el día Darwin sufrió el cañoneo naval y ataque reiterado de los Harriers, lo que hizo imposible la recuperación de los hombres destacados en esa estancia.

Durante la noche avanzaron las tropas inglesas, por lo que las tripulaciones se prepararon para el repliegue del personal y ~~las~~ máquinas a Puerto Argentino, para ~~evitar que cayeran en manos del enemigo y, además~~, poder seguir cumpliendo con su misión.

La situación en Malvinas

La situación del CATOM en Malvinas comenzaba a agudizarse y demandaría ese día los máximos sacrificios del personal que integraba esa organización. Estos hombres que tripulaban los Pucará y helicópteros en el archipiélago, que comandaban y servían en las dos BAM, los valientes "*troperos*", los infatigables artilleros, operadores y controladores del sistema VYCA, junto a los integrantes del EM, todos dependientes del Brig. Castellanos, no solo debían resistir al enemigo naval y aéreo, sino que también al terrestre que ya había consolidado su cabecera de playa e iniciado su avance hacia Puerto Argentino demostrando su intención de tomar Darwin.

Esta BAM protagonizaría en las horas que seguirían, acciones inéditas que pasaron a testimoniar el espíritu militar ~~particular~~ de los hombres del aire argentinos, aún en el combate terrestre.

La BAM Cóndor, desde hacía varios días, se preparaba para la defensa terrestre de la zona. Su A. Ae., si bien se encontraba alistada para sus funciones antiaéreas principales (este día derribó a otro GR 3 Sgdn Lt. Cdr. - RAF - Bob Ivesson (XZ 988) del Hermes) lo estaba también para el tiro terrestre. Así, el personal de aviadores y técnicos de la FAA había concebido el uso de coheteras, ya sin aviones, para lanzar los cohetes de Pucará remanentes en la creación improvisada para su empleo Tierra / Tierra.

Otros habían instalado también las ametralladoras 12,70 y constituido sus equipos para operarlas.

En la BAM MLV, (Puerto Argentino) la llegada desde Darwin del Escuadrón Aeromóvil Pucará con sus refuerzos del continente, le daba ahora una tónica ofensiva a las tareas que hasta aquí, habían sido predominantemente de defensa y logísticas. También desde esta base operaban los tres M-329 de ARA dependiendo del Cte. Naval del TOM (Contraalmirante Otero).

~~La cronología de los hechos más importantes de este día fueron:~~

La cronología de los hechos más importantes de este día fueron:

* **03:50 hs.** Fuego naval sobre Darwin

* **11:10 hs.** Ataque aéreo con 3 aviones sobre BAM MLV. Un Puesto de Observación Aérea (POA) equipado con misiles SAM 7 tiró y acusó un probable derribo.

* **11:45 hs.** 2 aviones GR 3 atacaron posiciones del Regimiento 12 al NE de Darwin.

* **13:45 hs.** Ataque aéreo a Darwin, 1 avión GR 3 (piloto Bob Ivesson) fue derribado por el C. 1° Galanti (RH 20 mm.) Dice el libro de la RN "*Falklands Air War*"

"El 27 de mayo se produjeron nuevos ataques sobre Pto. Stanley y Goose Green (BAM MLV y BAM Cóndor, que envolvieron a los 7 pilotos del Escuadrón 1 de la RAF).

Bob Ivesson (XZ-988) y M. Hare (XV-789) fueron lanzados desde el Hermes a las 13:12 hs., para localizar y atacar dos piezas de 105 mm. y posiciones de tropas del 2 de paracaidistas.

Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenían OCAA), pero en el segundo largaron sus CBU (Bombas Belugas) sobre una posición del tamaño de una compañía. Durante un tercer pasaje con cañones Aden, el Harrier de Ivesson fue impactado, probablemente por munición 35 mm. Oerlikon. Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó a perder presión de hidráulica. Aún cuando el motor seguía funcionando el fuego creció en intensidad e Ivesson se vio forzado a eyectarse algunos 40 segundos después de recibir el impacto.

El avión explotó al chocar el suelo cerca de 7 millas al Oeste de Goose Green (UC 519594) mientras el piloto tomaba tierra detrás de las Líneas enemigas.

Bob Ivesson fue, 3 días más tarde, recogido por un Gazelle (XX-380) y retornado al Hermes.

* **16:37 hs.** Aviones sobre Darwin. No atacaron.

* **16:45 hs.** Aviones al Norte de Pto. Argentino. Nuestra A. Ae. abrió fuego.

* **17:35 hs.** Regresó última PAC. Total: 23 salidas.

* **18:00 hs.** El Grupo de Operaciones Especiales (GOE) informó ~~en~~ que desde posiciones (no man's land) observan MT *Pleasant* y *Moustard* sin actividad enemiga. → ?

* **23:55 hs.** Fuego naval sobre BAM MLV, Pto. Howard, BAM Cóndor y Darwin, algunos heridos.

El balance del día

* Aviones previstos	22	100 %
* No decolaron (TEC)	1	4,5 %
* Regresaron (TEC)	1	4,5 %
* Regresaron por orden CFAS	12	54,5 %
* Llegaron a OM	8	36,5 %
* Derribados	1	4,5 %

16 al 27 de

Mayo

Fernanda

Día 28 de mayo de 1982

(Viernes)

Este día todos lo ojos de la Fuerza Aérea estaban puestos sobre su BAM Cóndor, acompañando espiritualmente a los hombres que se aprestaban a ejecutar su defensa terrestre.

A pesar de que fracciones y pequeñas unidades de nuestro Ejército este día combatieron duramente (Libro *"La guerra inaudita"* del Com. Rubén Oscar Moro; pág. 399 / 405), la sensación que tuvo el Comando de la BAM Cóndor, respecto a las mismas, fue muy confusa. Ello se debió, a que en contacto con el ~~que se suponía era el~~ responsable de nuestras Fuerzas Terrestres, en la zona, éste no conocía totalmente la situación y que quien comandaba, el Gral. Parada, ~~lo hacía desde~~ Puerto Argentino (~~ver Informe del Vcom. Pedrozo y My. Tomba~~). ESTABA EN (1)

Se generó entonces, en la franja de combate donde se encontraba la Base, una dramática situación, al ~~comprobar~~ instante la presencia del enemigo en sus vecindades, puesto que sus medios ofensivos para el combate terrestre (A. Ae. en tiro directo y otras armas) debieron actuar a ciegas, sin conducción conjunta y con la tremenda incógnita de batir propia tropa que, en desorden y sin comando, se replegaba. En cuanto al apoyo aéreo cercano, la BAM Cóndor lo solicitó a su escalón superior (el CATOM) y fue proporcionado en oportunidad.

~~Véanse~~ los informes ~~de los~~ Oficiales (FAA) ~~que~~ de quienes vivieron estos acontecimientos en *Goose Green*. ~~Tales~~ son [1] :

* Anécdota N° 3. Batería A. Ae. 20 mm.
* Diario de Guerra Grupo 1 A. Ae. - DWN - Día 28 de mayo
* Diario de Guerra Escuadrón Pucará - Día 28 de mayo
* Informe Vcom. Saúl E. Costa - Día 28 de mayo
* Informe General BAM Cóndor - Vcom. Pedrozo
* Informe Cap. Vila (parr. 52 / 54)
* Informe 1° Ten. Micheloud
* Informe 1° Ten. Fasani
* ~~Informe 1° Ten. Ayerdi~~ **(no encontrado aún, lo dejo o lo saco?)**
* Informe My. Tomba
* Informe Ten. Manzur
* Diario de Guerra 3° Bat. (Pto. Argentino)

[1] Archivo Malvinas - Dirección de Estudios Históricos.

Día 28: *A la mañana se repliegan las piezas de 105 hasta la zona de los carrales de la entrada al pueblo de Goose Green desde donde tiran sus últimos cartuchos. Comienza el avance inglés cubriéndose con fuego de morteros y misiles del tipo Milan.*

Durante este avance son destruidos las piezas N° 5 y N° 2, sin producirse bajas en el personal que se había alcanzado a replegar; luego ordenan a la Pieza N° 4 que destruya el cañón y se repliegue a donde estaba la pieza N° 1.

Este cañón también es alcanzado por un misil. El Jefe de la Pieza C. 1° Galanti salió despedido por la onda expansiva, hiriéndose levemente en la pierna, mientras tanto fue atacado con fuego de morteros y misiles el Radar ELTA, destruyéndolo e hiriendo a su operador, Ten. Valazza.

Dos soldados que se encontraban en esa posición, se replegaron hacia la pieza N° 6 en la cual el C. 1° Gianini continuó disparando permitiendo de esa manera, el repliegue del resto del personal. Esta pieza continuó disparando hasta agotar su munición, desactivando luego el cañón y replegándose hacia Goose Green.

El personal que replegaba se encontró entre dos fuegos, el de las Fuerzas propias y la del enemigo, en tanto las piezas de 35 mm. que se encontraban en un extremo del pueblo, habían destruido completamente un edificio de una antigua escuela que había sido ocupada por los ingleses, dirigiendo luego su fuego hacia los grupos de Infantería, hasta que fue desactivada primero por fuego de morteros y luego mediante el ataque de aviones Harriers con bombas Belugas.

Luego de replegarse el personal de Artillería Antiaérea, se transformaron en grupos de fusileros, colaborando con la defensa terrestre de Goose Green hasta llegada la orden de cesar el fuego.

La dotación de A. Ae. que defendió Goose Green estaba compuesta por:

1) Personal de la Fuerza con cañones Rheinmetall y Radar Elta.

-Jefe: Ten. Darío Valazza de la BAM Mar del Plata (MDP).
- Coordinador: Alf. Arnaldo Fabre, de Comodoro Rivadavia.
- Operador de Radar: S. P. Miguel Carlos Forni de la BAM MDP.
- Técnico: S. Aux. Nicolás Carmelo Domina de la BAM MDP.
- Jefe Pieza N° 1: C. 1° Ricardo Galanti de CRV.
- Jefe Pieza N° 2: C. 1° Diego Digiusti de CRV.
- Jefe Pieza N° 3: C. 1° José Chiconi de CRV.
- Jefe Pieza N° 4: C. 1° Elbio Gianini de CRV.
- Jefe Pieza N° 5: C. Héctor Heredia de CRV.
- Jefe Pieza N° 6: C. Lorenzo Corradi de CRV.

2) Además había una sección de Skyguard de 35 mm. perteneciente al GADA 601 de la Ciudad de Mar del Plata, al mando del Subteniente Bragini.

La meteorología

En el Archipiélago

Fue marginal. Un centro de baja presión sobre Malvinas produjo bancos de niebla y lloviznas. A partir de las 13 hs., estas condiciones variaron por el pasaje de un frente frío que produjo techos bajos 100 / 300 metros, aumentando un poco la visibilidad y los vientos rotaron al SO.

En el Continente

Se mantuvo durante todo el día, vientos del Oeste y NO. (25 Kt.) visibilidad superior 20 Km. Sur de Santa Cruz y Tierra del Fuego, un frente frío afectó con precipitaciones , en las primeras horas, con nubosidad media y baja, techos 200 / 300 metros Esta situación mejoró rápidamente hacia medio día, con cielo claro y poco nuboso después , vientos suaves del SO., rotando al NO con aumento de su intensidad 30 / 35 Kt. en la tarde.

El apoyo de fuego cercano con el Sistema Pucará

Desde la disminuida BAM Malvinas, que recibía los requerimientos, principalmente del Jefe de la BAM Cóndor, se efectuó el siguiente apoyo de fuego cercano:

1) **OF Nº .....**, 3 aviones **IA-58**, indicativo **NAHUEL**. **Despegaron** de MLV a las 08:30 hs. **Tripulación**: (A-537) Cap. Vila; (A-532) Ten. Cimbaro; (A-533) Ten. Argañaráz. ROF al EN de DWN. Atacaron blancos en *Camila Creek*. Tropa enemiga lanzó *Blow Pipe*. **Arribaron** a MLV a las 09:20 hs.

Informe Cap. Vila

"A las 06:00 hs. del día 28 de mayo se produce el ataque a DWN. A las 08:00 hs. sale la 1º Escuadrilla, de la cual me hago cargo y me faltaba un numeral, el Ten. Brest, indispuesto. Salgo con tres aviones.

Nos encontramos con el problema de siempre; la visualización del objetivo. En contacto con Darwin me dicen que desde la fumigena de señalamiento en más, son todos enemigos. Efectivamente la visualizamos y seguimos para San Carlos, destino al que llegamos pronto y nos encontramos con las primeras tropas, pasamos un Grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento, me llamó la atención el comportamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino

que todos nos apuntaron, le conté a los numerales, lanzamos y salimos rasante ya que no había más de 50 metros de techo.

Decido el regreso por Darwin para saludar y mostrar nuestro apoyo, acá fue donde peor nos recibieron y por eso insisto en la mala señalización de blancos y claros objetivos. Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera, sentía los golpes en el avión como martillazos y estelas azuladas al por mayor.

Aterricé y el avión presentaba unos cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas, ~~al lado del caseo~~.

Se cumplieron 12 salidas ese día, cayendo ~~en la última~~ el Ten. Cruzado, que resultó prisionero y en la posterior a la mía, el Ten. Giménez ~~que~~ aparte de su eficiencia y sentido del deber, más de una vez lo escuché expresarle a sus compañeros - "Déjenme a mí, que ustedes son casados y tienen hijos"-

a quien

2) **OF N°** ....., sección: **IA-58**, indicativo **BAGRE. Despegó** de MLV a ~~las~~ 09:30 hs. **Tripulación:** Cap. Grunert (A-533), y Ten. Russo (A-532). Se atacaron tropas inglesas entre Darwin y Goose Green, ~~tirándole~~ con cohetes y ~~con~~ cañones de 20 mm.

Luego del ataque de la Escuadrilla **NAHUEL** ~~en MLV~~ estaba preparada la Escuadrilla **BAGRE**, integrada por el Cap. Grunert (1), Ten. Giménez (2), Ten. Russo (3) y Ten. Cimbaro (4) para despegar de inmediato. Al llegar los aviones sólo tenían dos (2) en servicio para hacer una nueva salida y sin posibilidad de recuperar rápidamente a los otros dos, por eso se decidió que salieran el 1 y el 3 que eran los más antiguos, mientras que el 2 y el 4 permanecían esperando que arreglen los otros aviones. La visibilidad seguía siendo muy baja y el techo no superaba los 50 metros, Luego del despegue se dirigieron a Darwin para atacar a la tropa que se encontraba cerca de la Base Cóndor, siguiendo la información del Cap. Vila.

En la corrida final de tiro el 1 logró tirar toda su munición, más no así el numeral quien debió realizar un giro total de 360° para entrar nuevamente y descargar toda su munición. Los ingleses les tiraron con todo lo que tenían, el espacio se cubrió de manchas rojas de la munición trazante, impactando varias de ellas en los aviones, sobre todo cuando el 2 hizo el reepleo. El ataque se realizó aproximadamente a las 10:15 hs. El A-533 quedó fuera de servicio con un motor inutilizado por impactos.

Posteriormente a las 11:30 hs., despegó la sección SOMBRA, integrada por el Ten. Giménez (A-537) y el Ten. Cimbaro (A-532), que eran los dos pilotos que habían quedado sin volar en la Escuadrilla BAGRE. Realizaron un ataque al Norte de Darwin, derribando Cimbaro a un helicóptero Sea Lynx y destruyendo a otro en tierra (Giménez). ~~Aterrizaron nuevamente~~ en Puerto Argentino aproximadamente a las 12:30 hs. ~~el Ten.~~ Cimbaro. aterrizó

con cohetes para ataque aire-tierra

El Ten. Giménez entró en nubes luego del ataque, manteniendo breves comunicaciones por VHF con Darwin, perdiéndose luego todo contacto con él.

Cabe destacar que el Ten. Cimbaro derribó el helicóptero en vuelo tirándole con cohetes Aire-Tierra (A-T).

3) **OF Nº** .....**CH-47** y **5** Helicópteros EA. **Despegaron** de MLV a las 10:15 hs. **Misión**: traslado de tropas (80 / 100 hombres a Darwin.

4) **OF Nº** .....1 Sección de ARA con aviones ***Macci***. **Despegó** de MLV a las 16:20 hs. **Arribó** 16:43 hs. un solo Macci. **Misión**: ataque en zona Darwin. Los dos aviones efectuaron apoyo aéreo directo el Goose Green y uno de ellos fue derribado cayendo entre el Hipódromo y la precaria pista. Su piloto Tf. Miguel no se eyectó, y sus restos fueron inhumados junto con los muertes propios caídos en el combate terrestre, el restante Cf. Molteni **aterrizó** en la BAM MLV.

5) **OF Nº** ....., 1 sección de aviones **IA-58**, indicativo **FÉNIX**. **Tripulación**: (A-536) 1° Ten. Micheloud; (A-555) Ten. Cruzado. **Misión**: ataque en zona DWN. **Arribó** en MLV a las 17:20 hs. un solo avión muy averiado. El Ten. Cruzado se eyectó, prisionero.

~~Veamos el~~ relato del 1° Ten. Micheloud

"~~Puse en marcha y llamé por la frecuencia interna al numeral, el Ten. Cruzado, quien hacía unos minutos se encontraba en marcha esperando.~~ No se apagaba la luz de "prohibido decolar" con ninguno de los procedimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto, decidí salir igual. Muy rápidamente rodamos a la cabecera, las últimas luces se querían insinuar, estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No habría más de 150 metros de techo.

Despegamos individualmente pasando luego por el Este de la cuidad y bordeando la costa hacia Bahía Agradable, para luego cruzar el Canal Choiseaul y por su margen sur dirigirnos hacia Darwin; íbamos con unos diez metros sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultosa la orientación.

Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconocimiento, pero al no poder ver la cordillera de Rivadavia, nos restaba lo valioso ~~del aporte proporcionado por~~ esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó también a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo resplandor de la puesta del sol y se la atribuí al incendio de la Escuela de Darwin que había escuchado antes de la salida.

Enfilé hacia esa referencia pero no tardaría en darme cuenta del desacierto, cuando a unos diez grados a la derecha se notaba claramente

el caserío de Goose Green y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la escuela a la derecha.

Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con ~~algún~~ el grueso de las tropas, ~~pero~~ pero eran esporádicos grupos de cinco a diez hombres y muy aislados. Me di cuenta enseguida que estábamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para en un nuevo ataque, y separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por VHF nos estaban indicando.

Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Goose Green y la escuela.

Efectuamos una entrada desde el Noroeste sobre el agua, muy bajos y a pesar de la falta de obstáculos confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba nuestros ruidos. Próximo a la costa levanté más para ver algo, solo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más. Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, si en cambio, que comenzaban a venir hacia mí desde el frente y muy lentamente en principio, un enjambre de trazantes.

La ráfaga de cañones cesó indicando que se habían trabado. El tiempo parecía entonces una eternidad para llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Fue imposible ver algo. Esto ya me había ocurrido en San Carlos, cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta muy difícil de ver, aún más teniendo en cuenta la hora.

Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían. Sentí varios impactos en mi avión, me agaché un poco más y con la potencia a pleno que traía, seguí al frente unos segundos más donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escucho por VHF "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que llamar a mi numeral para saber cómo salió pero no tuve respuesta. Solo al cabo de repetirlo varias veces me contesta un operador de la Base Cóndor para decirme que se había eyectado.

Con fallas en un motor y varias luces de alarmas encendidas, emprendí el regreso. Un helicóptero propio que estaba en vuelo próximo al lugar me alertó y prometió cubrir mi regreso por si lo necesitaba.

Aterricé bajo alerta roja, me aguardaba el My. Argente y el Jefe del Escuadrón quienes me dieron un abrazo.

Me dirigí al puesto de comando. Entre quienes se adelantaron a darme un abrazo, se encontraba el Tte. Cnel. Seineldín y el Com. Destri. No tuvimos respuesta al principal interrogante sobre la suerte corrida por el Ten. Cruzado."

Refuerzos de Pucará al TOM

Este día, otra escuadrilla llegó en plena Batalla de Darwin a la BAM MLV. Era la **FIERRO**.

* **A-536**, 1° Ten. Martínez Chavez (N° 1) Luis
* **A-515**, Alf. Marzur (N° 2) —— MANZUR Rubén Omar
* **A-555**, Alf. Galvan (N° 3) Ramón

(LV-ODZ) M U ZB
SCZ 1100
" 1400
Alf. Carlos QUIROGA
" Eduardo MEYER

desde SCZ a las 11:18 hs. (**OF N° 1257**) cañones y Bombas ración C y fueron guiados hasta 50 MN del archipiélago por el un bishi. **Tripulación**: Alf. Meyer, Alf. Ortega (~~LV-DOZ~~). **Arribaron** a :45 hs.

informe del Ten. Manzur

~~Dos tanques~~ *estaban artillados con cañones, tres bombas Napalm en la estación central, y dos tanques de 318 litros en las estaciones alares. Fuimos guiados hasta 50 MN de las Islas por un biturbohélice Mitsubishi. A partir de ese momento hicimos nuestra entrada por el Sur, para ingresar por el estrecho a nuestro objetivo.*

La meteorología de ese día era adversa, el techo oscilaba entre 30 y 50 metros de altura. Tratamos de hacer enlace sin tener respuesta, por lo tanto no podíamos penetrar a la Isla ya que ninguno de nosotros la conocía y no sabíamos de las posiciones enemigas y por sobre la capa de nubes estaban las PAC enemigas. El 1 abandonó la frecuencia para hacer contacto con el radar y entre los cambios de frecuencias para seguir tratando de comunicarnos perdimos contacto entre nosotros.

En un determinado momento, el Jefe de Escuadrilla comenzó a realizar virajes defensivos al ras del agua, pero sin eyectar cargas. Al no estar en la misma frecuencia no entendía qué pasaba y nos costaba mucho seguirlo; después de varios virajes niveló sus alas y continuó en la dirección que llevábamos.

El tema era que cuando entró en contacto con el Radar y este nos tuvo en pantalla le avisó que venía una PAC a la cola sin saber que la PAC eran los numerales, ya en la costa de Puerto Argentino, vi desprenderse las bombas del 1. Como teníamos el panel de armamento activado hice lo propio con las mías, pulsando dos veces para asegurarme de que salieran. El radar nos guió hacia la pista y desde allí los observadores terrestres

El nombre de los indicativos de los C-130 del día 28, TC-66, TC 61 - TC 63 difieren entre el informe del CFAS y el Informe final Componente Transp. Aéreo.

No tenemos la O. F.

Firmado: Los comandantes

TC-66

TRIP:

V Com. Demarco José
My. Maclay Juan
Cap. Marticorena J.
S. Aux. Farina E
Rulli M
S M. Castillo M
S. Aux. Cortez C.
Schmidt J.
Cortinez O.

CH-47C (H-93)

1er PTE Grifol Juan
" " Fernandez Manuel
Prats R

1er vuelo Cantón J.
MLV 1025
MLV 1140 Villarreal L.
Pistoni A.

2do vuelo. Grifol
Fernandez
MLV 1625 Prats
" 1750 Capra L.
Lavrato R
Herrera H

pues la visibilidad era tan escasa que estábamos volando sobre ella y no la veíamos. El viento oscilaba entre los 35 y 45 nudos cruzado a la pista. Preocupado por ello, creyendo que era lo único que afectaba mi avión, no me di cuenta que tenía todavía las tres bombas con sus espoletas, que por suerte no se desprendieron al tocar el suelo. Este error se debió a que nunca había tirado una bomba de guerra, por ende no tenía conocimiento de que el avión realiza un tipo de cabreada en el momento del lanzamiento.

La estadía fue muy breve pues me ordenaron evacuar la Isla junto a otros pilotos."

Regreso de pilotos del Escuadrón Pucará

Durante la noche, en el TC-66, regresaron a CRV los siguientes pilotos del Escuadrón Pucará: Cap. Vila, Cap. Grunert, 1° Ten. Navarro, 1° Ten. Martínez Chavez, Ten. Russo, Ten. Cimbaro, Alf. Manzur, Alf. Blanchet y Alf. Galvan.

TC-63
En la TRIP. de este avión falleció el Comandante My. Ricardo BOLZI

os tres cruces del G1 Tr. Ae.

El aguerrido Grupo 1 de Transporte cumplió este día su mayor esfuerzo en el ente aéreo. Logró poner en BAM MLV, 3 (tres) aviones C-130 en el mismo día.

1) **OF Nº .....**, **TC-63**, indicativo **TRONCO**. **Despegó** de CRV a las 15:20 hs. **Tripulación**: Cap. Sampietro, My. Vila, ~~S. Aux. Lozano~~ Camios, C. P. Fraile, S. Aux. Ovejero, S. Aux. Salzano. **Arribó** a MLV a las 18:45 hs. **Despegó** de MLV a las 19:00 hs. **Arribó** a GAL a las 21:30 hs. **Transportó** 12.700 Kgs. de carga y 27 pax. Entre los pax, se encontraban el C / C Fillipi y el Gmar. Martínez. ×

2) **OF Nº .....**, **TC-61**, indicativo **TOCO**. **Despegó** de CRV a las 17:50 hs. **Tripulación**: My. Palazzi, Vcom. Sanchotena, Vcom. Tribiani, S. Aux. Romero, C. P. Torres, S. P. Arévalo, S. P. Sánchez. **Arribó** a MLV a las 21:20 hs. **Despegó** de MLV a las 21:40 hs. **Arribó** a CRV el 29 de mayo a las 00:25 hs. **Transportó** 13.925 Kgs. y 12 pax. Bien

3) **OF Nº .....**, **TC-66**, indicativo **ACUARIO**. **Despegó** de CRV a las ...19.20.....hs. **Tripulación**: Vcom. Demarco, José C. P. Rulli, S. M. Castillo, S. Aux. Cortéz. Voló 05:40 hs. no pudo aterrizar en Malvinas por situación táctica. **Arribó** a CRV a las .....01:00.....hs. del día 29-V ×

Intento de rescate

* **OF Nº 2534**, un **DHC-6** (*Twin Otter*) y un **F-27**, indicativos **ROMEO 1** y **ROMEO 2** respectivamente. **Despegó** de CRV a las 13:39 hs. **Tarea**: rescate de pilotos eyectados en combate y personal de la ARA. **Lugar**: Base Aeronaval

230

H-83. 1er vuelo

TEN. Pinto Marcelo

" Londueña Héctor

Martínez J. DWN 0

López R. MLV 0

2: vuelo

idem TRIP.

DWN 1600

MLV 1700

H-85

TEN Longar Luis

" Sanchez Saturnino

Palacios E	DWN 08
Gómez E	MLV 08

CH-47 (H-93).

1 TTE Grifol Juan (1er vuelo).

" " Fernández Manuel MLV 1025

Prats R " 1140

Cantón J. " 1625

Villarreal L. " 1750

Pistoni A.

2: vuelo

Grifol

Fernández

Prats

Capra

Lavorato

Herrera

Calderón, en la Bahía Elefante Marino de la Isla de Borbón. **Aviones empleados**: un **DHC-6** Twin Otter, matrícula **T-82**, equipados con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje. **Tripulación DHC-6**: Cte. Cap. Horacio Miño, 1° Piloto: 1° Ten. Claudio Caresani, Mecánico: S. Aux. Martínez. **Tripulación F-27**: Cte. Cap. Luna; copiloto: 1° Ten Uriona. Arribó a CRV a las 21:45 hs.

El F-27 fue como avión retransmisor en vuelo, que se encontraba a 100 millas del objetivo con nivel 100. Pista 700 metros, utilizables 500 metros; margen izquierdo (E / O) inutilizable por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200 / 300 metros en la prolongación de la cabecera Oeste.

Situación Táctica: alerta roja por proximidad de helicópteros ingleses en la zona de San Carlos.

Operación: Rasante hasta las cercanías del objetivo, no se logró comunicación en VHF, no se observaron señales visibles en tierra, no se individualizó la pista por errores en el sistema de navegación y condiciones meteorológicas desfavorables (techo de nubes bajas y lloviznas intermitentes).

Luego de sobrevolar la zona durante 5 (cinco) minutos, se regresó a la Base de partida (CRV).

Nuestros Helicópteros ahora en Puerto Argentino

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

1) Dos (2) **Bell 212**, matrículas **H-83** y **H-85**, indicativos **HALCÓN** y **TORDO**, **armados** con cuatro (4) ametralladoras Browning 7,62 mm. cada uno. **Despegaron** de Darwin a las 08:00 hs. para replegar el personal y material a Puerto Argentino (en pleno combate terrestre), **aterrizando** en Pto. Argentino a las 08:40 hs. **Tripulación**: Ten. Pinto (P), Ten. Longar (CP), y S. A. Martínez en el primero y el Ten. Ludueña (P), Ten. Sánchez (CP), y C. 1° Palacios (M), en el segundo.

2) Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-83**, indicativo **HALCÓN, armado** igual que los anteriores. **Despegó** de Pto. Argentino a las 16:00 hs. para cumplir una salida de Búsqueda y Rescate, **aterrizando** nuevamente en Pto. Argentino a las 17:00 hs. Tripulación: Ten. Pinto (P), Ten. Ludueña (CP), S. A. Martínez (M) y C. 1° López A. (OP). Recuperaron una patrulla del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) (5 hombres) que habían sido sobrepasados por el avance inglés y habían quedado detrás de las líneas enemigas.

Las operaciones de combate de la FAS

La FAS, ansiosa de ayudar en la angustiante situación terrestre en Darwin / San Carlos, veía su actuación afectada por el factor meteorológico. Apenas se tuvo indicio de mejoría climática se lanzaron los reabastecedores que fueron: (¿~~TIENEN Nº de OF?~~)

OF 2

1) **1 KC-130**, matrícula **TC-69**, indicativo **SALTA 1. Despegó** de CRV a las 10:05 hs. a PCRA. **Tripulación**: Vcom. Litrenta, Cap. Destefanis G., My. Mensi F., C. P. Perón D., C. P. Tello B., C. P. González H., S. Aux. Reynoso V., S. Aux. Lombino M. **Arribó** a CRV a las 17:05 hs.

1 **KC-130**, matrícula **TC-70**, indicativo **SALTA 2. Despegó** de SCZ a las 45 hs. a PCRA. **Tripulación**: Vcom. Noe R., Cap. Bilmezis O., C. P. Golier S. P. Caravaca R., My. Briend R., S. M. Cufré V., C. P. Sosa H., S. A. moni J. **Arribó** a GAL a las 13:15 hs.

My. Briend Roberto es copiloto, va 2° en orden TC-70

KC-130, matrícula **TC-70**, indicativo **JUJUY 1. Despegó** de GAL a las 0 hs. a PCRA 50° 00' S / 65° 30' O. **Tripulación**: idem punto 2. **Arribó** a a las 16:50 hs.

de estos KC estaba a disposición los Super Etendart de ARA que no salieron sobre la ubicación del blanco.

A partir de las 10:58 hs. y con dudas acerca de la meteorología en MLV y más aún respecto a la ubicación de los OM, tanto navales como terrestres la FAS lanzó, en ROF:

1) **OF Nº 1256,** 4 aviones M 5, indicativo **POCKER, armados** con bombas. Sin Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT). **Despegó** de GRA a las 10:58 hs. **Tripulación**: Cap. Maffeis, 1° Ten. Ratti, My. N. Martínez, Cap. Jannet. La navegación fue guiada por un **Lear Jet**, matrícula **T-23**, **tripulado** por el Cap. Benza, Cap. Despierre y C. 1° Mothe, **despegado** de Río Grande a las 10:50 hs. hasta 100 MN del objetivo fijado, buques en la Bahía Ruiz de Puente (al Sur de Bahía San Carlos).

y ARR. GRA: 1300

Debido a la poca visibilidad cruzaron la Isla Gran Malvina y el Estrecho San Carlos en formación cerrada. En la Isla Soledad la visibilidad era prácticamente nula, no podía casi verse entre aviones. Se ordenó regresar a 01:30 minutos del objetivo fijado, en escape individual y en condiciones por instrumentos. No hubo contacto con Radar pero pudieron escuchar las comunicaciones eufóricas de un piloto (Ten. Cimbaro) que había derribado a un helicóptero. **Arribaron** a GRA a las ~~12:40~~ hs. 12:50 hs

2) **OF Nº 1254** y **1258**, 6 aviones A-4B, indicativos **CUÑA** y **NENE, armados** con 3 bombas BR cada uno. **Tripulación CUÑA**: Cap. Varela (C-204), Alf. Moroni, Ten. Roca (C-214). **Tripulación NENE**: Vcom. Dubourg (C0225), Alf. Vázquez (C-226), Ten. Cervera (C-239). AON en Bahía Ruiz Puente. **Despegaron** de GAL a las 11:30 hs. y se dirigieron al REV (SALTA 2) y desde allí, las dos escuadrillas continuaron juntas hacia en objetivo. Faltando 70 MN regresó el **NENE 3,** por fallas trasvase. (**Arribó** a GAL a las 14:26 hs.), también regresó por TEC en **CUÑA 2**. Encontraron muy mala meteorología y llegaron a Bahía Ruiz Puente donde no hallaron objetivo naval y regresaron a GAL, los **NENE** a las 14:30 hs., y los **CUÑA** a las 14:30 hs. (~~A MISMA HORA~~) a la misma hora también

3) **OF Nº 1253** y **1259,** 6 aviones A-4C, **armados** con 3 bombas BR. Indicativos **TORO** y **CHISPA**.

OF 1253 Mario Gerardo

* **TORO**: (3 aviones A-4C). **Tripulación**: Cap. Caffaratti, M. J.; Alf. Isaac G. G.; 1° Ten. Castillo O. J. **Despegó** de SJU a las 13:20 hs. **Sobre OM**: 14:15 hs. **Arribó** a SJU a las 16:00 hs. Solo Caffaratti regresa, 15:20

OF 1259 José Atilio

* **CHISPA**: (3 aviones A-4C). **Tripulación**: 1° Ten. Vázquez J., Tte. Zattara A., Tte. Paredi D. **Despegó** de SJU a las 13:20 hs. **Sobre OM**: 14:20 hs. **Arribó** a SJU a las 15:20 hs. Vazquez vuela de SJU: 13:20 a SJU: 14:20

De al Escuadrilla **CHISPA**, regresó el guía, 1° Ten. Vázquez, debido a que se le desprendió la bomba al selectar (~~**SELECCIONAR**~~?) panel de armamento. Ambas enlazaron con el OCAT LOCO en 125.4 y éste confirmó el OM, pero se equivocó en las coordenadas.

El **TORO 1** pidió confirmación y así perdieron 13 / 15 minutos. Llegaron a la zona, sobrevolaron sin encontrar OM, observaron un buque Hospital, el *Uganda* durante el escape con rumbo 360°. En esos momentos el retransmisor ordenó a ambas escuadrillas dirigirse al REV para intentar un reempleo. Pero sólo se dirigieron al REV el TORO 2 y 3, los restantes fueron directamente al arribo en SJU por oxígeno. Los TORO 2 y 3 después del REV (SALTA) se dirigieron al arribo en SJU a las 15:56 hs.

Pedir interrog.

VER SI SE PUEDE INCLUIR ALGÚN RELATO QUE VALGA LA PENA. *(CARPETA DE INTERROGATORIOS A TRIP. DE COMBATE)*

Exploración y Reconocimiento en C-130

Se cumple el segundo intento:

1) OF N° 2220, Exploración y Reconocimiento. Despegó de CRV a las 07:40 hs. Puntos A, B, C, D, E. Arribó a CRV a las 08:20 hs. (?)

Relato del My. Maldonado

"Tripulación del TC-64: Cap. Senn, Vcom. Moro, My. Maldonado, S. P. Bil C. P. Fretes, S. P. Daverio, S. P. Luján. Despegué de CRV a las 09:30 hs. aproximadamente.

Misión: Exploración y reconocimiento al Norte del Canal San Carlos, a efectos de localizar buques ingleses e informar a la FAS su posición; indicativo LOCO, y el circuito de espera a Nivel de vuelo 10 / 20 en 50° 00' S y 62° 30' O., desde donde a Nivel de Vuelo 0 / 5 nos dirigíamos a la zona de eventual presencia de buques. A unas 40 MN antes del punto, a máximo régimen de ascenso se lograba nivel de vuelo 50 / 100 e inmediatamente nivelado se encendía el radar para la detección durante el tiempo necesario para el barrido de 1 o 2 vueltas de cursor. Detectando el eco / s se tomaba latitud y longitud del mismo y se transmitía a la FAS. Para descender luego a máximo régimen y en zig zag y regresar al punto de espera. Durante uno de los reconocimientos,

a las 14:04 hora Z, en 50º 48' S / 59º 25' O. y a 26 MN al frente nuestro, se detecta un eco grande (aprox. doble o triple) comparado con el de una fragata, situación que se informa a la FAS y es enviado a la zona, a los TORO y CHISP...

...nte nuestro vuelo ...nforman que no ... rojas (Uganda). ...astecieron en el

La ev...

atribui... salidas de combate,

F-27 (T-41) PACÚ

CAP. Salas Carmelo CRV 1400
V Com Agnoletti J. " 1630
Solís R.
Herger R

F-27 (TC-71) BOLSA II

V Com Aullet Ricardo CRV 0850 100 %
" " Benavente Jorge CRV 1150 ---
S.P. Páez Costés O. " 1500 ;,3 %
Godoy E. " 1850 6,3 %
8,4 %

C-500 (LQ-TFM) Casero VI
Alf. CROSSA PAL 0730 } x
" Rodriguez " 1310 } MDP
C-500 (LQ-MRM) CASERO III
Insp DIAZ PAL 1000 } x
" 2010 } MDP

I-A 58 (A-558) PACÚ II
CRV 1230
" 1405

TS-60 (LV-MDM) PLATINO I
Alf GERVAI SCZ 0930
" 1215

DHC-6 (T-82) PACÚ III
CRV 0900
" 1230

CTE LV-MDE (LANGOSTAS)
informa x Mje día 28, misiones voladas 2, cant. de horas 04:50
1) GAL 0845 - 1100
2) " 1530 - 1800 →

209

Reconnaissance Meteorology

LR-35

TAFA

OF 2228

Día 29 de mayo de 1982

(Sábado)

La situación en Darwin

El amanecer iluminaba las horas finales de la guarnición de Darwin y, por ende, de nuestra BAM Cóndor. Veamos el parte del informe de su Jefe, el Vcom. Wilson José Pedrozo.

> ***"42. En la madrugada se tomó contacto con el enemigo y se acordó un alto el fuego y una entrevista entre el Jefe de las tropas británicas, el Jefe del RI 12 y el suscripto para las 08:30 hs. en las cercanías de la pista. Durante la misma se acordaron las condiciones para la capitulación.***
>
> ***Antes, ordené la destrucción de toda la documentación, gráficos, equipamiento de radio, armamento, etc..***
>
> ***43. Los efectivos de la BAM Cóndor, incluyendo al personal de la Artillería Antiaérea de Ejército, participaron de una formación la cual el suscripto informó al personal las razones de nuestra capitulación, dio algunas directivas para los lamentables días que se avecinaban y pronunció una arenga tratando de levantar el espíritu de la tropa. A continuación, se cantó el Himno Nacional Argentino y entregamos nuestras armas."***

Asimismo, este día, el CATOM Brig. Luis Guillermo Castellanos envió desde Pto. Argentino el siguiente mensaje:

> ***"En el día de la fecha, 29 de mayo de 1982, a las 12:00 hs., el Jefe BAM Cóndor convino un cese al fuego con el Jefe de la fuerza inglesa atacante en la zona Goose Green - Darwin -. Igual actitud asumió el Jefe de los efectivos del EA en dicho lugar.***
>
> ***Superados abrumadoramente en poder de fuego, y luego de 48 horas de continuos combates y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la Unidad de la FA, habían sido cercados en la zona del Caserío de Goose Green, donde se encontraban refugiados numerosos civiles, hombres, mujeres y niños de Darwin y Goose Green.***
>
> ***Ante lo insostenible de la situación, el Jefe BAM Cóndor, recibió ordenes de convenir un cese del fuego para sus tropas, situación ésta que se concretó a las 12 hs. de hoy.***
>
> ***Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se le hizo frente al agresor, y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril desde el punto de vista***

militar, e inhumano por el sacrificio de vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad.

El enemigo colocó por medio aéreo una muy superior fuerza apoyada por blindados, helicópteros artillados y piezas de artillería de campaña.

La guarnición del EA, hermana de luchas y sacrificios desde el primer momento, vivió idénticas situaciones de bravura y suerte.

El Jefe del Componente Aéreo Malvinas quiere destacar la fraternidad de armas entre la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino y la valiente, heroica e inteligente voluntad de lucha con que se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este suelo patrio.

Solicito que el presente texto sea puesto en conocimiento de la Fuerza Aérea."

Firmado: Luis Guillermo Castellanos
Jefe Componente Aéreo MLV

La meteorología

En el continente

Frente frío casi estacionario sobre Trelew produjo cielo cubierto con precipitaciones; visibilidad entre 8 a 10 Km., vientos variables, intensidad 5 / 8 Kt.

Sur de Chubut y Tierra del Fuego: una cuña de alta presión produjo cielo despejado, visibilidad superior a 20 Km. y vientos del sector SO a 10 / 15 Kt.

Área de Malvinas

Frente frío que pasó entre las 06:00 / 07:00 hs. produjo cielo cubierto con nubosidad media y alta y algunas neblinas que redujeron la visibilidad entre 3 a 5 Km. El pasaje del frente determinó el mejoramiento de las condiciones en cuanto a techos, visibilidad y nubosidad.

El accionar enemigo

A pesar del mal tiempo el enemigo puso varias PAC en el aire y ejecutó misiones de ataque a objetivos terrestres:

*** 09:20 hs.**: Bombardeo de aviones Harrier GR 3 a BAM MLV a gran altura. Bombas con retardo diseminadas en barco viejo, carpas y planta de combustible que fueron estallando progresivamente hasta, aproximadamente, las 13 hs.

214

inmediaciones de un

Detonaron 27 bombas. Un Sea Harrier fue derribado por un Roland del Ejército Argentino; matrícula ZA-174, L. Crd. Mike Broadwater. La versión inglesa dice que este día, ese avión con el mismo piloto, resbaló desde la cubierta del *Invincible* y cayó al mar, eyectándose su piloto quien fue rescatado. En el *argot* militar a eso se le llama "*blanquear un derribo*".

*** 13:35 hs.**: Ataque GR 3 a posiciones argentinas en Monte Kent.

*** 11:08 hs.**: Bombardeo a la pista de Base Calderón. Seis (6) bombas con retardo sin afectar la pista.

*** 23:20 hs.**: Cañoneo naval sobre BAM MLV. Falleció el 1° Ten. Luis Castagnari y cuatro (4) hombres resultaron heridos. Dice el Diario de Guerra del Escuadrón Pucará:

> ***"...un cohete aire - tierra (en realidad fue una granada naval) produce las siguientes bajas:***
>
> **** Fallecido 1° Ten. Castagnini (GOE)***
> **** Heridos del Escuadrón Pucará, personal que realizaba turno en el aeropuerto:***
>
> ***- S. Aux. Acevey (esquirlas en la ingle)***
> ***- C. 1° Casalongue (Onda expansiva en los testículos)***
> ***- C. 1° Martínez (Esquirlas en la pierna y brazo)***
> ***- C. Guastalla (Intestinos perforados)***
> ***- C. Caloian (Heridas en las piernas, brazo y cara)"***

El accionar de la FAS

Este día incierto proporcionaba inquietudes diversas en la apreciación del Comando. La incertidumbre respecto a la definición de la batalla terrestre en Darwin y las imprecisiones de los requerimientos de apoyo de fuego directo impedían (o no aconsejaban) el lanzamiento de misiones de ataque con este fin.

Si bien se recibía la posición naval de los buques de la Task Force, no existía confirmación de unidades redituables dentro del alcance. La meteorología era muy pobre, especialmente en la mañana. Así la resolución de este día fue actuar con operaciones de distinto tipo:

*** Bombardeos livianos, nocturnos**

a) **OF N° 1260**, 2 aviones **MK 62**, indicativo **CHARRUA**, **armados** con 4 MK 17. **Tripulación N° 1:** Cap. Martínez Villada, 1° Ten. Pagano. **Tripulación N° 2:** 1° Ten. Rivollier, 1° Ten. Aminio. **Despegaron** ~~de TRE a las .....hs. con destino a~~ Río Gallegos ~~para recarga de combustible y a las~~ 01:0**0** hs. decolaron ~~nuevamente~~ con destino al **OM:** Establecimiento San Carlos.

Al ingresar al Estrecho San Carlos, y próximos al brazo San Carlos (02:08 hs.) un grueso manto de niebla cubría el objetivo impidiendo visualizar el área; en consecuencia el lanzamiento se realizó por *Doppler*, a 700 / 800 pies de altura y a velocidad 400 Kt. El numeral observó 8 ~~relampagos~~ FOGONAZOS correspondientes a las bombas lanzadas. La meteorología en el OM no coincidía con la pronosticada. ~~La tripulación apreció que el procedimiento no era apto ya que no pudo visualizarse el OM.~~ ~~en~~ UN vuelo nocturno y a baja altura no brindaba seguridad ~~a la tripulación~~ porque como el ~~avión~~ guía debía apagar las luces no podía ser visto por el numeral. No se observó fuego de A. Ae.

~~Regreso:~~ El numeral **arribó** a GAL a las 03:17 hs. El guía lo hizo a las 03:35 hs. por problemas para bajar el tren de aterrizaje.

*** Caza Bombarderos**

a) **OF Nº 1264**, 2 aviones **M 5**, indicativo **PATRIA**, **armado** con 2 BRP. **Despegaron** de SJU a las 10:00 hs. **Misión**: Navegación Táctica Bajo nivel (objetivos terrestres en proximidades de Darwin). **Tripulación**: Cap. Dimeglio, 1° Ten. Román. A poco de decolar el Comando FAS ordenó su regreso debido a que no pudo coordinar con las Fuerzas terrestres en MLV este ataque, próximo a nuestras propias tropas. **Arribaron** a SJU a las 11:00 hs.

b) **OF Nº 1266**, 2 aviones **M 5**, indicativo **ÑANDÚ**, **armado** con 2 BR. **Misión**: Buque el en Brazo San Carlos (1° Prioridad Buque Carguero, 2° Buques de Guerra) **Despegaron** de GRA a las 11:30 hs. **Tripulación**: Cap. Mir González, Ten. Bernhardt. Realizó la navegación de ida con LR-35 (**PIPO**) **OF Nº 2238**

En el punto inicial 52° 18' S / 60° 30' O., descendieron a rasante y así durante 100 MN. En la zona del OM no avistaron buques, ni vieron ningún tipo de defensas, pero estimaron que en las estribaciones montañosas de la Bahía San Carlos había misiles instalados en tierra. A la salida del OM (12:25 hs.) un misil Rapier hizo impacto en el numeral y aquí, un nuevo héroe entró en la Historia Patria, el Ten. Juan Domingo Bernhardt.

El guía regresó a GRA y **arribó** a las 13:20 hs. Dice el Libro de la RN (*FAW*):

"La mayoría de las misiones lanzadas por el Cdo. de la FAS durante los últimos días de mayo fueron cumplidas por Skyhawks y en especial los del Grupo 5, los cuales, últimamente habían logrado mayores éxitos que otros grupos de la FAA, contra los buques británicos. Sin embargo el Grupo 6 continuaba lanzando espasmódicos ataques de Dagger y el 29 de mayo fue ejecutadas una de estas salidas, desde Río Grande sobre el Brazo de San Carlos. El temor a los ataques de Super Etendart había hecho retroceder a los portaaviones británicos bien al este de las Malvinas y en consecuencia era más difícil mantener la sombrilla aérea de PAC sobre la Gran Malvina. En dicha ocasión los Dagger alcanzaron el área del blanco (San Carlos) pero, por primera vez, uno de ellos fue derribado por un misil. Las circunstancias que rodean la pérdida del Ten. Juan D. Bernhardt no son muy claras, pero parece que su Dagger C-436, fue derribado esa tarde cuando sobrevolaba el Brazo de San Carlos. Fue su

mala suerte, de haber sido impactado por un Rapier lanzado desde una batería costera cercana. Su avión cayó al mar posiblemente en el Estrecho de San Carlos y Bernhardt murió. Algunos creen que se eyectó. Su cuerpo no fue recuperado."

c) **OF Nº 1267**, 2 aviones A-4B, indicativo **ORO**, **armado** con 3 BR. **Tripulación**: Cap. Bergamaschi (C-212), Alf. Barrionuevo (C-237). **Despegaron** de GAL a las 12:00 hs. Alcanzaron Isla Pelada llegaron a la zona del OM, así sobrevolaron Bahía Ruiz Puente, Brazo San Carlos, Pto. Hospital y Pto. San Carlos sin observar buque alguno. Regresaron sin tirar y alcanzando el Norte de Isla Gran Malvina, el Nº 2 observó un buque en posición 51° 00' S / 59° 00' O. No lo atacaron por falta de combustible.

En la zona del OM y 150 MN anteriores la meteorología presentaba chaparrones y lluvias aisladas.

Arribaron a GAL a las 15:00 hs.

d) **OF Nº 1269,** 3 aviones **M 5**, indicativo **PUMA, armados** con 2 BRP. **Objetivo**: Concentración de helicópteros y tropa en 51° 00' S / 58° 00'O. **Tripulación**: Cap. Dellepiane, Ten. Callejos, Cap. Demierre. **Despegaron** de SJU a las 13:20 hs.

Arribaron rasante a las proximidades de la costa N de la Gran Malvina, y sobrevolaron al N de la Isla Borbón, entre Bahía Elefante y boca del Estrecho de San Carlos, avistaron a dos Harriers (PAC) que se dirigían a interceptarlos. El Jefe de la Escuadrilla ordenó eyectar cargas, viraje por la izquierda y post-combustión. En pleno viraje (y siempre rasante) el guía observó dos impactos en el agua apreciando que eran misiles.

Continuaron el escape a velocidad 1.2 de *Mach* (velocidad del sonido) hasta Isla Salvajes. No observaron buques; meteorología: precipitaciones aisladas.

e) **OF Nº 1270,** 2 aviones **M 5**, indicativo **LEÓN, armados** con 2 BRP. **Despegaron** de SJU a las 14:46 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Román, Ten. Aguirre. Esta sección que venía a 1 minuto de la anterior (PUMA) y en su misma frecuencia, se enteró de la intercepción que sufría dicha escuadrilla, habiendo sobrepasado Islas Salvajes, y su Jefe decidió ordenar el regreso previa eyección de bombas, viraje a la izquierda rasante, post combustión y rumbo San Julián, donde arribaron a las 14:16 hs.

Relato del Ten. Aguirre Faget

"El 1º Ten. Román, al escuchar los gritos por VHF de la escuadrilla PUMA a causa de avistar los Harriers, preguntó al Jefe de escuadrilla qué pasaba. El numeral 3, el Cap. Demierre contestó "- vuélvanse ! -", por ello decidimos el retorno.

Al retornar casi tenemos un accidente, el 1º Ten. Román cuando estábamos ya en las Islas Salvajes rasante y de regreso, para probar las bombas en vez de eyectarlas las lanzó para que detonaran. Me preguntó si estaba bien distanciado (me olvidé que teníamos la KAPPA III E, que antes de los 3'' explotaba) y le dije que sí, que la tirara. En el momento que se abrió el paracaídas de la BRP me acordé, así que me pegué más al agua y vi la explosión a unos 500 metros en mi lateral con la gran suerte de no haber sido alcanzado por ninguna esquirla. Como nunca, mirando al frente y lo más bajo que podía volar, evité un infortunado accidente por error de apreciación."

Relato del Cap. Demierre

"EL único que vio la PAC fue el Cap. Dellepiane, la sección LEÓN que escuchó la intercepción de los PUMA pidió instrucciones al Jefe de la misma para saber qué hacían y al no obtener respuesta, el Cap. Demierre les ordenó regresar."

El Escuadrón Fénix

Esta unidad cumplimentó las siguientes salidas operativas:

a) **OF Nº 2231**, 1 avión **LR-35**, indicativo **FUEGO. Misión**: Diversión. **Tripulación**: Cap. Velazco, Cap. Pane. **Despegó** de CRV a las 15:05 hs. - ADP - en Punto 3 (49° 50' S / 60° 45' O.) Nivel de vuelo 300. **Arribó** a CRV a las 16:50 hs.

b) **OF Nº 2232**, 1 avión **LR-35**, indicativo **TERO. Misión**: Diversión. **Tripulación**: Cap. González, Ten. Felice. **Despegó** de CRV a las 11:45 hs. - ADO - en punto 3 (49° 50' S / 60° 57' O.) Nivel de vuelo 310. **Arribó** a ..... a las 13:45 hs.

c) **OF Nº 2236**, 1 avión **M III**, indicativo **GATO. Misión**: Diversión. **Tripulación**: ..... **Despegó** de GAL a las .....hs. en punto 7 (51° 00' S / 62° 00' O.). Nivel de vuelo 360. **Arribó** a .....a las .....hs. (**confirmar si se ejecutó**)

d) **OF Nº 2237**, 1 avión **M 5**, indicativo **TIZA. armamento:**.....**Tripulación:**..... **Despegó** de GRA a las .....hs. en Punto 8 (52° 30' S / 60° 00' O.) Nivel de vuelo 320. **Arribó** a ..... a las .....hs. (**confirmar si se ejecutó**)

e) **OF Nº 2240**, un avión **C-130**, matrícula **TC-64**, indicativo **LOCO. Tripulación**: Cap. Senn, Vcom. Moro, My. Maldonado, S. P. Billi, C. P. Fretes, S. P. Daverio, S. P. Luján. **Misión**: Exploración y Reconocimiento. **Despegó** de CRV a las 07:25 hora local. **Arribó** a CRV a las 12:25 hs. local. **Actividad:** (?).exploración y reconocimiento con radar

Relato del My. Maldonado

"Despegamos de CRV a las 10:20 hs. Z (hora del meridiano de Greenwich). Arribamos a las 15:20 Z. Misión: Exploración y Reconocimiento al Norte del Canal San Carlos. Se trató de una misión similar a la del día 28 de mayo, pero primordialmente para reubicar al Uganda.

Luego de habérsele ~~hecho~~ estima de su nueva posición, fue localizado ~~en S 50° 29' O (COORDENADAS ????)~~ en un procedimiento idéntico al del 28 de mayo y a unas 35 MN distancia radar. El contacto radar se efectuó durante el primer pasaje del cursor, visualizando claramente el eco del Uganda y de 3 fragatas alrededor.

El radar fue apagado inmediatamente y se descendió violentamente en razón de haberse encendido la luz verde del IFF en forma permanente, lo que significaba que estábamos iluminados por los radares de alguna fragata.

El escape se realizó pegado al agua y a máxima velocidad, en zig zag y hacia el Oeste; teniendo en cuenta la posición de la PAC de la que nos informaba Puerto Argentino con los datos del radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fue hacia el punto de espera y posteriormente a CRV, desconociendo si se llevó a cabo ataque alguno."

Se puede comprobar en este relato cómo ya la inteligencia británica había detectado nuestros exploradores (C-130) y preparaban seguramente su caza que fructificó posteriormente (1° de junio de 1982) en la siguiente salida de este tipo.

El ataque a un portaaviones

a) **OF N° 1268**, 5 aviones **A-4C**, indicativo **ZEUS, armados** con 3 BRP,. Hora de **despegue prevista**: 14:30 hs. PCRA 51° 42' S / 55° 30' O. Horario estimado **REV**: 15:20 hs. y 17:20 hs. Indicativo reabastecedores: **PULQUI I** y **II**. Esta salida, planificada en estrecho contacto con ARA en GRA, fue demorada este día hasta el próximo día 30 de mayo. Pero los 5 **A-4C despegaron** a GRA. Lo hicieron de SJU a las ~~12:00~~ 13:32 hs. **Tripulación**: 1° Ten. Vázquez, 1° Ten. Castillo, 1° Ten. Ureta, Alf. Isaac, Ten. Paredi. **Arribaron** a GRA a las 13:00 hs. y 13:30

Gerardo Daniel Ernesto

Vuelos de los KC

a) **OF N° 1410**, 1 **KC-130** matrícula TC-69, indicativo **CALQUIN**, **Tripulación**: Vcom, Litrenta, Cap. Destefanis, My. Mensi., Perón, J., Tello, J. - Gonzalez, A. Reynoso V. Rombino M.

Luis Guillermo Francisco

CRU: 09:05
GAL: 13:30
GAL: 14:15
CRU: 17:15

216

Cruces

a) **Refuerzos de Pucará a BAM MLV**

* **OF Nº 1265**, 3 aviones **IA-58**, indicativo **MAYO, armados** con 3 NAPALM, ~~Cns. Amet.~~ **cañones y ametralladoras, Tripulación**: 1° Ten. Ayerdi, Alf. Hub, Alf. La Torre. **Despegaron** de SCZ a las 12:30 hs. Navegación dirigida por avión Mitsubishi ~~amplias~~ hasta 15 MN de la Isla Gran Malvina pasaron sobre Isla Elefante y **arribaron** a BAM MLV a las 15:05 hs.

b) **Rescate tripulaciones en Base Calderón**

* **OF Nº 2532,** * un **DHC-6** (Twin Otter), matrícula **T-82**, indicativo **ROMEO 1, equipado** con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje, **despegó** de ~~.....~~a las 14:05 hs. de **CRV. Tripulación**: Cte. 1° Ten. Uriona, 2° Piloto: Ten. Poza, mecánico: C. P. Pedro Bazán.

Punto y aparte

* un avión **F-27**, indicativo **ROMEO 2**, como avión retransmisor en vuelo, que orbitaba a 100 millas náuticas del objetivo con nivel 100. **Pista**: Este - Oeste, de 700 metros, blanda, con 500 metros utilizables, margen izquierdo inutilizado por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200 / 300 metros de altura en la prolongación de la cabecera Oeste. **Situación Táctica**: Alerta Roja por sobrevuelo de helicópteros enemigos y por la proximidad al Estrecho San Carlos. **Operación**: rasante hasta el objetivo, se hizo contacto con la Base con dificultad debido a la poca altura de vuelo y se aterrizó en la pista. Debido a la alerta roja, se detuvieron motores y debieron esperar en las instalaciones desde las 16:30 hs. Hasta las 18 hs. Aproximadamente, ~~para evitar el contacto con el enemigo.~~ Se aligeró de combustible a la aeronave para poder trasladar personal de la ARA, a requerimiento del My. Puga. Siendo las 18 hs. Aproximadamente, **despegaron** en condiciones nocturnas, manteniendo vuelo rasante hasta Puerto Deseado, en donde **aterrizaron** para reabastecerse de combustible siendo las 20:30 hs. Aproximadamente. **Despegaron** nuevamente a las 21:00 hs., **aterrizando** en Comodoro Rivadavia a las 22:15 hs. Sin novedad. **Personal rescatado**: My. Puga, eyectado de M 5; My. Díaz, eyectado de M 5, herido; tres oficiales ARA y un soldado ARA, herido. F-27. Vcom. Baroza

Punto y aparte

Punto y aparte

NOTA: En la Base Calderón se requirió el traslado de 12 pilotos de la ARA, pero sólo se trasladó a tres y un soldado herido, por haberse excedido el peso máximo de despegue del avión, además de ser un despegue nocturno y con una pista que no ofrecía seguridad para la operación. También se trasladaron los restos del Ten. Volponi, quien había caído en combate (M 5). ~~En esta oportunidad, El~~ avión F-27 retransmisor, por causas que a veces suceden, no pudo realizar su tarea al no escuchar al Twin Otter. En esas circunstancias otro **F-27** que se hallaba patrullando el mar hizo de retransmisor manteniendo informado al Comando sobre el progreso de la operación. **Piloto**: Vcom. Quellet.

Punto y aparte

c) **Alarma y despliegue en una BAM Continental**

Relato del Ten. Cuello

"El día 29 de mayo en horas del crepúsculo, cuando ya la totalidad de los pilotos habían sido trasladados al alojamiento de la Hostería Municipal y el personal de mecánicos al alojamiento del gimnasio Municipal, suena la alarma en la BAM San Julián y se produce el traslado de todo el personal en cualquier medio a disposición que ponen los habitantes de San Julián.

A nuestro arribo nos informan que se habían avistado buques en las proximidades por la cual se ordena la evacuación de los aviones .

En medio de un oscurecimiento total se distribuyen las tripulaciones tanto de M 5 como las de A 4C de aquellas aeronaves que no estaban en refugios.

Las condiciones meteorológicas eran marginales: 8 / 8 nubosidad baja, las frecuencias del día habían sido cambiantes y estaban ya preparadas las que se utilizarían el día 30 de mayo, razón por la cual fui designado como Director de vuelo y reunir toda la información. Ubicado en la Torre de Vuelo juntamente con el My. Lupiañez (Jefe del Escuadrón A-4C) asistimos al despegue, fue algo digno de destacar la rapidez con que estuvieron listos los aviones, mientras en una cabecera estaban en marcha 2 / 3 M 5, en la otra estaban 3 aviones A-4C cuyos tripulantes eran el Cap. García, el Ten. Farías y el Ten. Casco, por una falla pequeña dos de los tres A-4C regresaron a la zona de refugio, lo que motivó a la escuadrilla de M 5 al despegue cuando ya se estaba en nocturno y con techos más bajos. Estos salieron con rumbo general 070 para luego virar por izquierda y dirigirse a Tandil, posterior a esto ocuparon los 3 A-4C y despegaron desde cabecera 25 en forma individual colocando viraje por izquierda por razones orográficas y pasando casi inmediatamente a condiciones de vuelo ~~de condiciones~~ por Instrumentos (IMC.) Una vez en el aire les transmití las coordenadas de los principales puntos para que los introdujeran en el navegador OMEGA que equipa a todos los aviones.

El resto del personal permaneció en alerta en al BAM hasta aproximadamente las 23:00 hs. En que fuimos trasladados a nuestros alojamientos por haber cesado ~~el estado de~~ alerta.

Nuestros Helicópteros en el archipiélago

* Un (1) **Bell 212**, matrícula H-85, indicativo **TORDO**, **armado** con 4 AMT 7,62. **Despegó** de Puerto Argentino a las 08:20 hs. **Arribó** nuevamente allí a las 10:30 hs. **Tripulación**: Ten. Longar, Ten. Brea, C. P. Gómez y C. 1° Palacios.

Puente aéreo

C-130 (TC-65) -(MARTE) CRU 1930 } x
" 2355 } MLU

My. Ricardo Bolzi
Cap. Lampietro Sergio
My. Vila Orestes
S Camino R.
C.P. Fraire O
Orefero R.
Salzano C.

Brugo M-
Chaman

E y R

C-130 (TC-68) 08:
V. Com Alberto VIANNA 1250
Cap. Valle Andrés 1450
" Cerrutti Roberto 175
Razzini P
Nazzari C
Ortiz C.

F-27 (TC-78)
1-TTE Grunale Ricardo
" " Rodriguez Edwardo
Guzzanti J
Lorenzi A

Se recuperó una patrulla del GOE que fue aislada por el avance inglés. Esta patrulla estaba a cargo del Ten. Sidders y 5 hombres que fueron recuperados sin novedad.

Luego la misión decía que se debía recuperar a dos hombres de la ROA próximos a San Carlos. El intento fue fallido ya que el H-85 se cruzó con un Wesland Comando que había dejado una Patrulla Inglesa. Uno de ellos lanzó un misil Blow Pipe que afortunadamente no impactó en el helicóptero y se autodestruyó en dirección al sol.

Un mensaje del CATOM (Cte. Agrupación Malvinas)

Este día, a las 15:00 hs. Local el CATOM (Brig. Castellanos) aprecia la situación en el siguiente mensaje:

"Promotor: Cte. Agrupación Malvinas
Destinatario: Cte. FAS
Informativo: Cte. En Jefe FAA - Cte. CAE

Informo evolución situación táctica Teatro Malvinas:

SITUACIÓN TERRESTRE:

El enemigo demostró en operación sobre Darwin gran movilidad mediante helicópteros, contundente potencia de fuego terrestre y antiaéreo mediante misiles portátiles como así también excelente adiestramiento y equipamiento para el combate nocturno, actuando en precisa coordinación con el fuego naval de apoyo, empleo de la reserva y relevo de los efectivos empeñados en la línea principal.

La Fuerza propia opuso una aguerrida resistencia pero puso de manifiesto problemas de conducción y control de sus propios efectivos. Carente de adecuadas comunicaciones y suficiente adiestramiento, cayeron en la confusión y no pudieron sacar ventajas del apoyo de fuego de Pucará que obligó al enemigo a ceder posiciones temporariamente. El superior adiestramiento y equipamiento de las tropas del enemigo, la gran capacidad helimóvil nocturna y la artillería naval de apoyo, resultaron factores desequilibrantes durante la batalla y representan las más importantes diferencias con las posibilidades de los efectivos propios.

La conducción del Componente Terrestre, con un equivocado concepto de empleo de los medios aéreos, sobrevalora la capacidad de éstos y confía exclusivamente en los mismos para lograr el aniquilamiento del enemigo, y no logra comprender la reducida rentabilidad del apoyo de fuego directo que lo torna inaceptable por las pérdidas sufridas en oportunidad de su ejecución.

Se recuperó una patrulla del GOE que fue aislada por el avance inglés

210 SML

SITUACIÓN AÉREA:

El enemigo cuenta con el absoluto dominio del aire y habría incrementado en forma importante la cantidad de aviones. Asimismo existen fuertes indicios de que en San Carlos se estarían armando aviones Harrier que luego van a incrementar la dotación del portaaviones. Además de la Defensa Aérea realizan permanente hostigamiento y ataques a nuestras posiciones, habiendo logrado la destrucción de importante número de aviones Pucará y Helicópteros, con lo que han anulado nuestra capacidad para operaciones helitransportadas de significación.

La rentabilidad del apoyo directo es cada día menor, ya que a la fragilidad e ineptitud del avión Pucará para este Teatro se suma la gran densidad de armas antiaéreas, especialmente misiles portátiles con que cuenta el enemigo, consideración igualmente válida para ~~esas~~ operaciones con aviones desde el continente. El tremendo esfuerzo realizado por FA en la destrucción de unidades navales, no ha logrado afectar el dominio del espacio aéreo que posee el enemigo y que le permite el desarrollo de operaciones aéreas y helitransportadas con absoluta libertad de acción.

P. y AP.

SITUACIÓN NAVAL:

El enemigo tiene cedido el control absoluto del mar, lo que le permite durante las noches reforzar y abastecer la cabecera de playa, hacer fuego naval de ablandamiento sobre nuestras posiciones o en apoyo de la maniobra terrestre de sus propios efectivos, materializar el efectivo bloqueo naval a este Puerto, destruir sin oposición los buques mercantes que quedaron asignados y disponer de eficiente sistema de vigilancia y control aerotáctico que pone en grave inferioridad de condiciones a nuestra aviación.

Esta situación, que no se ha logrado modificar pese a la destrucción de un elevado número de unidades de superficie mediante ataques aéreos, coloca al enemigo en inmejorables condiciones para extender la ocupación de las Islas.

CONCLUSIONES

De lo expuesto se aprecia que:

1) En la oportunidad en que el enemigo resuelva volver a operar sobre nuestras posiciones , encontrará una defensa carente de movilidad y en términos relativos de menor potencia de fuego e instrucción, que se estima será previamente ablandada por intenso fuego naval y apoyo aéreo.

220

Punto y aparte

2) El enemigo mantiene una neta superioridad aérea que no ha logrado ser quebrada a pesar del esfuerzo realizado por F. A. La capacidad de control de los medios y la alta densidad de armas antiaéreas tornan inaceptables las pérdidas sufridas en los intentos efectuados por proporcionar apoyo de fuego cercano.

3) El enemigo mantiene absoluto dominio del mar con todas las consecuencias operativas y logísticas que ello implica, no previéndose una modificación a tal situación por la ausencia de medios navales propios.

~~*Este mensaje es estrictamente secreto.*~~ [55]

Con respecto a los juicios emitidos respecto a superioridad aérea en el TOM, ella obedece a la honesta conclusión a la que se llega desde la observación en el campo táctico operacional en que se encontraban los defensores de Malvinas.

Una reflexión posterior a los acontecimientos desde el ámbito estratégico, coincidiría seguramente en afirmar que ninguno de los bandos, logró en Malvinas, la superioridad aérea en forma neta. Dice John F. Lehman (Secretario de Marina de los EE. UU.), el 3 de febrero de 1983:

"A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harriers, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea (control del cielo) sobre las Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos fueron capaces de aterrizar en Stanley hasta la misma noche anterior a la rendición. Afortunadamente para los británicos la guerra se circunscribió a las horas diurnas."

Día 30 de mayo de 1982

(Domingo)

Ataque al HMS *Invincible*

La meteorología

Este día, una masa de aire frío cubrió la parte Sur del país e Islas Malvinas y generó tiempo bueno, cielo poco nuboso, visibilidad superior a 20 Km. Y vientos suaves. Se presentaba, pues, apta para las operaciones aéreas.

El enemigo

El triunfo táctico en la batalla terrestre en Darwin, daba sin dudas un gran aliciente moral a todas las fuerzas ~~enemigas~~ BRITÁNICAS en el TOAS; esta misma causa producía una reacción opuesta en las nuestras. Esta situación era explotada por la conducción militar enemiga que redoblaba sus esfuerzos para consolidar sus posiciones, al tiempo que aumentaba su agresión (especialmente nocturna), a Puerto Argentino y sus alrededores (en particular la BAM MLV). Así, este día, el enemigo accionó de la siguiente forma:

Entre las * **00:56 / 05:00 hs.**: Dos o tres buques cañonearon la zona de Puerto Argentino. En la BAM MLV fueron heridos ocho (8) Suboficiales de FAA. En total, este día, la BAM recibió 200 disparos aproximadamente y explotaron 27 bombas aéreas.

Entre las * **03:45 / 04:30 hs.**: Una Fragata, desde el Estrecho de San Carlos cañoneó las posiciones (EA) en Bahía Fox.

A ~~Entre~~ las * **09:30 / 10:30 / 12:25 y 14:30 hs.**: Ataques aéreos sobre BAM MLV. Bombardeo y cañoneo desde gran altura. Molestos pero sin daños.

* **10:45 hs.**: Dos GR 3 atacaron helicópteros en tierra en Monte Kent y sobre Península de Fresynet sorprendiendo un helicóptero PUMA de GN que derribaron muriendo seis (6) tripulantes y un herido.

* **13:00 hs.**: Un Harrier GR 3 (XZ-972) piloteado por (RAF) Jerry Pook en (XZ-963) fue averiado por la 1° Ba. 35 mm. Del GADA 601 en Mt. Wall. Con ~~Impactó en caída~~. Pérdida de combustible. El GR 3 voló hasta 30 MN del Hermes, donde agotó combustible. El piloto se eyectó y fue rescatado por un helicóptero Sea King 571 del Escuadrón 826 (antes de 10 minutos). (~~Anexo~~ (Libro AWSA, pág.: 167 / 8)

* **14:00 hs aprox.:** A esta altura del día se notó una sorpresiva inmovilidad en el accionar del enemigo. Veremos más adelante a qué se debió; y mientras tanto, regresemos a las actividades de la FAS.

Como hemos visto, la caída de Darwin el 29 de mayo, provocó serias consecuencias (morales y materiales) a la FAS.

El enemigo había completado su primer desembarco en la cabecera de playa; había consolidado y fortificado la misma y sus fuerzas terrestres habían logrado ~~avanzar~~ mostrar sus primeros resultados.

La Task Force sólo debía, ahora, poner en tierra la última Brigada de Infantería 5 del Gen. T. Wilson, que ya estaba en la zona TRALA (*Tug. Repair and Logistic Area*).

estábamos próximos a la derrota

Sabían que ~~nos habían derretado~~ pero respetaban a la Fuerza Aérea y sólo acercaban sus buques de noche.

La FAS

Por su parte la FAS cada día tenía menos blancos (aunque también menos aviones). Los objetivos terrestres en la Isla Soledad eran cada vez más difíciles de ubicar. En la zona ocupada por el enemigo, especialmente San Carlos, aparte de la eficiente artillería antiaérea (Rapier - Blow Pipe, etc.) que habían montado los británicos, ahora tenían más de mil prisioneros argentinos que podían ser alcanzados por nuestros bombardeos de área (imprecisos) que habíamos ensayado días antes con MK-62 y cazabombarderos. En las avenidas de avance enemigas (San Carlos - Monte Kent y Darwin - Fitz Roy) el enemigo terrestre no ofrecía blancos rentables, ni ubicables.

El Centro de Operaciones Electrónicas de la Fuerza Aérea

Por iniciativa de un Laboratorio Científico - *Indebio*- la Fuerza Aérea montó a partir del 2 de abril de 1982, un Centro de Información computalizado que intentaría llevar la situación de los móviles que ingresaran al TOAS. Se lo llamó **COE** (Centro de Operaciones Electrónicas) aunque algunos le dicen CEO (Centro Electrónico de Operaciones).

El COE estaba enlazado - satelitalmente y HF - con 36 otras estaciones diseminadas en todo el planeta, siguiendo las trayectorias terrestres de los satélites que, en esa época, observaban nuestro TOAS y en especial Malvinas y sus aguas adyacentes.

Dicha trayectoria (FIGURA .....) arrancaba en Malvinas y dirigiéndose hacia el NE ~~E~~ pasaba por África meridional, en Medio Oriente, Rusia y bajaba por Japón, cruzando el Pacífico hacia el SE, y entrando por Tierra del Fuego, seguía rumbo a Malvinas. En la práctica, estos satélites, lanzados por URSS, filmaban nuestro archipiélago y en su viaje por África, transmitían, en adelante ~~a Rusia~~ los resultados de su observación. a la URSS desde allí

En ese tramo se ubicaban la mayoría de las estaciones del COE. Hombres de todas las razas y se distintas regiones del globo - ~~tal vez por alguna inspiración celestial~~ - ayudaban a Argentina, al tiempo que demostraban, a la humanidad, el nuevo *tempo*

global que la ciencia y la tecnología ofrecían a todo el planeta tomando *prestada* la información que obtenían electrónicamente de dichos satélites Rusos.

Así, aquí, en la Capital Federal *veían* lo que pasaba en el Atlántico Sur. Eso se transmitía al CAE y desde allí a la FAS. Cuando esta información llegaba a Comodoro Rivadavia, sede del Comando, sufría el proceso de compatibilización con la otra información propia de nuestra Exploración y Reconocimiento (B-707 / C-130 / L-35 A / CIC MLV / etc.)

En el COE había representantes de EA y también de ARA que comunicaban a sus Fuerzas lo que veían en esta sala de situación electrónica. Por lo tanto, es muy posible que esta información haya influido en ese otro EM del CANA - en Río Grande -, quien, empeñado en localizar algún *blanco rentable* británico, sumaba todos los datos que le llegaban de distintas fuentes.

El hecho es que el HMS *Invincible* estaba siendo visto ~~desde Argentina~~, desde el 27 de mayo, girando, en una especie de circuito hipódromo en una zona con centro aproximado en 52° 00' S / 55° O. (a 100 MN al Este de Puerto Argentino)

La decisión aeronaval

Así fue que para el 28 de mayo, el CANA había tomado la decisión de atacar al HMS *Invincible*. Pero para ello su sistema SUE / EXOCET necesitaría de un reabastecimiento en vuelo (REV) de KC-130. Esa noche, se enteró la FAS de esta decisión del CANA - por intermedio de un miembro del **CEOPECON** (V. Alte. Lombardo). La FAS solicitó - dadas las circunstancias (terminales) que se vivían - intervenir ella también en esta operación con la participación de una escuadrilla de sus cazabombarderos, que aumentara el poder de fuego ~~en~~ CONTRA dicho objetivo naval.

Pese a la reticencia ~~naval~~ de MARINA - que argüía la *indiscreción* de los aviones de la Fuerza Aérea en estas operaciones - se consiguió participar.

Se decidió que los aviones participantes de la FAS debían pertenecer al sistema A-4C (capacidad REV y autonomía de oxígeno) y se dio la orden a dicho escuadrón, asentado en SJU. Su Jefe viajó de inmediato a CRV y allí se impuso de la planificación y se emitió la orden fragmentaria:

* **OF Nº 1268**, 4 aviones **A-4C**, indicativo ~~ZEUS "B"~~ ZONDA, C/2 con 2 REV, **armado** con 3 ~~BR~~ Bombas BR c/u. Despegue de GRA - Ataque al Portaaviones en (51° 38' S / 53° 38' O.) - GRA - y regreso a

Dada la extrema complejidad y peligrosidad de esta operación, el Jefe del escuadrón de A-4C solicitó voluntarios entre sus subalternos y así se presentaron dos Jefes de escuadrillas, el 1° Ten. Vázquez y el 1° Ten. Ureta, y a estos se les autorizó a designar a sus respectivos numerales (recayendo en el 1° Ten. Castillo, Ten. Paredi y Alf. Isaac) uno de ellos actuaría como reserva.

El 29 de mayo, en la mañana, los cinco halcones despegaron a GRA llegando al mediodía. Pero, problemas con los KC-130 hicieron que la salida se demorara hasta el

día siguiente, los halcones aprovecharon la demora para cambiar dos Skyhawks que tenían algunas fallas y estuvieron listos para el día de la *operación aérea más importante hasta ahora planificada.*

La Operac

Esta o

* 2 SU
* 2 KC
* 5 avic

Consist (KC-130) se dirigirían a 55° -130. En este punto comenza es para salir con la máxima o 330 / 350 descenderían a lado - para aproximarse al c 00 millas de allí. En este tra l objetivo y lanzar, 25 Km. a

Los A-4C llegarían al buque 50 segund mbas BRP de 250 Kgs. y re concebido para hundir sino s o era ese).

La ejecución

A las 11: ~~1-2~~ ~~EL)~~ y se dirigieron a su pun 12:30 hs. **despegaron** de GR 'aredi) de reserva, se volvería antes de despegar rezaron ur

Reabastecedores

C-130- (TC-69) CACHO
V Com Litrenta Luis
Cap. Destefanis Guillermo
My Mensi Francisco
Perón V GAL 1125
Tello V CRV 1725
González H
Reynoso V
Lombino M.

C-130 (TC-70) - GALLO
My Briend Roberto
V Com Noe Roberto GAL 1125
My Sandrez Miguel " 1715
Bilmezis O.
Cufré V.
Golier C.
Sosa H.
Marmoni J. | Caravaca R.

La operación estaba penalizada por una serie de condiciones que deberían cumplirse inexorablemente. Todas ellas se cumplieron a la perfección. Una vez disparado el exocet, los 4 A-4C (Ureta e Isaac a la derecha y Castillo y Vázquez a la izquierda, se lanzaron convergiendo casi en línea, sobre la estela del misil.

En la inmensidad del Atlántico Sur reeditaban a nuestros gauchos pampeanos y sus *nazarenas*, mostrando nuevamente al mundo que seguíamos siendo argentinos, aquellos argentinos de honor, de coraje, y de destreza, ~~de la elegancia, de la sencillez~~... Bien dijo el español Carrascal (ABC de Madrid):

"No se si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante... sé que cuando, en adelante, se imagine uno al argentino ya no pensará en el gaucho típico, en el

engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos. Es lugar común decir que argentina ha sido bendecida por todos los dones del cielo y de la tierra; pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores."

Y allá iban los 4 halcones, rozando las olas, castigando a sus *fletes* alados, 200 Km. al Este de Malvinas, en busca del *Invincible*.

Lo primero que vieron fue una columna de humo en el horizonte. El noble exocet señalaba el blanco, aunque había puesto en funcionamiento (desde que el SUE apuntó) todo el sistema defensivo (misilístico y artillero) del portaaviones y su escolta cercana, que ya comenzaban a *adquirir* en sus miras electrónicas a nuestros aviones.

Cuando ya todos tenían nítidamente al HMS *Invincible* en sus miras, un misil antiaéreo (posiblemente un Sea Dart) impactó en el avión del Jefe de escuadrilla 1° Ten. José D. Vázquez, el cual se partió en dos y se estrelló en el mar. A cinco segundos antes del lanzamiento, la artillería del buque impactó en el numeral dos (1° Ten. Omar J. Castillo) cuyo avión explotó. Su motor cayó sobre la cubierta y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones por donde entró e incendió su interior.

Los dos halcones restantes estaban también alcanzando el objetivo; siguieron impávidos - a pesar de haber visto de reojo estallar a sus compañeros - apuntándole al portaaviones , el cual ya se cubría de humo generalizado. Ambos halcones lanzaron sus bombas sobre la cubierta y Ureta que pasó primero, cree haber impactado en la Isla (superestructura) del buque. Ambos escaparon indemnes y se alejaron con distintos rumbos, haciendo locas maniobras evasivas. Ambos, al serenarse, echaron un último vistazo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

Se perdieron de vista entre ellos pero siguieron rasante (era otro momento crítico de ser interceptados por alguna PAC) en rumbo 230 / 240, hacia el punto (55° S / 59° O.) en que, a nivel de vuelo 200, deberían reunirse con los reabastecedores, si todo marchaba bien... y marchó bien. Primero se avistaron entre ellos - se acabó la sensación de soledad que sentían - y luego, en el punto exacto, sobre ese infinito espacio aeromarítimo, estaban los dos KC-130, *rondando*. Allí comprobaron que aquello que vieron de reojo era cierto. Dos gloriosos ~~*inolvidables*~~ cazadores habían quedado de guardia en 51° 33' S / 53° 30' O, ~~gritando~~ *diciendo* al mundo - ~~y a sus compatriotas~~ - ~~*"no olviden nunca,*~~ ***que hasta aquí llega nuestro mar argentino."***

Ureta e Isaac, reabastecieron y se ~~lanzaron ahora rumbo a casa,~~ *siguieron a* la BAM GRA, en la última pierna (de unos 700 Km.) ~~de esta prodigiosa operación y a las 16~~00 ~~hs~~. Para ellos la operación había durados casi cuatro horas!. Los ALA habían aterrizado una hora antes y los **RANQUEL** volaban - ~~orgullosos~~ - a Río Gallegos. Finalizaba así la operación aérea más imaginativa y audaz que se haya realizado en este conflicto.

253

E y R

F-27. (T-44) TITÁN

Vcom Ribeiro José	EPO	0900	x MAR
My Drigatti Rodolfo	VIE	1300	
A. Reyes (S.M.)	VIE	1430	
A. Campelo	EPO	1700	

F-27 (T-41) PACÚ

	CRV	0915	
Cap. Salas Carmelo	CRV	1200	
V.Com. Agnoletti J.	CRV	1430	x MAR
CP. Solís R	"	1600	

Herger R

F-27 (TC-71) BOLSA II

V.Com Benavente Jorge	CRV	0850
V.Com Quellet Ricardo	CRV	1255
Páez Cortés O. (S.P.)	"	1530
Godoy E	"	1815

En el vuelo de la tarde, se incorpora A. BOHE por PAEZ CORTES

Sosa, C.
Castellini, H.
Carobajal, R.
Moyano, C.
Cerrutti, C.
Russo, H.

CRV: 21:00
CRV: 00.00

T-65 PATO
My Palozzi, Rubén

De un Diario de Guerra

1) Se lee en el diario de guerra de la 3° Batería, del Gpo. 1 A. Ae. - FAA - , instalada en el aeródromo de la BAM MLV:

"30 / 05 / 82:
Domingo
14:00 última patriada, pegarle al Invincible".

2) Se lee en el diario de guerra del CTCAS:

"... 15:40. Se aprecia movimiento inusual de helicópteros (ingleses sobre Malvinas que se dirigen al E, sobre el mar) posiblemente provocado por traslado de personal entre unidades en operaciones de salvamento y rescate de unidad averiada."

Exploración y Reconocimiento en C-130

* **OF N° 2240 / 4: C-130**, indicativo **POLO**, IFF 6040-1. **Tripulación**: My. Véliz, Valter Cap. Villegas, Jorge Vcom. Valdecantos, **Despegaron** de CRV a las 0630 hs. y **arribaron** a CRV a las 12:45 hs. por MLV

Segovia N.
Contreras J.
Tulian, S.
Ruiz, R.

Puente aéreo

Este día estaban previstos tres cruces:

* TC-63: Vuelo 25, indicativo **ACUARIO**
* TC-65: Vuelo 26, indicativo **PATO**
* TC-66: Vuelo 27, indicativo **ARIES**

~~Nota: Indicativos ACUARIO - PATO - ARIES.~~ Estos tres vuelos debieron regresar por TAC. Los dos primeros (TC-63 y TC-65) volvieron a despegar de CRV, pero nuevamente debieron regresar por TAC. Las razones tácticas fueron la presencia de buques del ENO en bombardeo sobre BAM MLV.

Relato My. Palazzi

"Al TC-65 PATO (Trip. My. Palazzi), se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, estando a una hora del aterrizaje, y luego orbitar para una tarea de diversión en los 49° S / 62° O durante una hora. ~~Voló en~~ total 05:00 hs. de vuelo.

Volvió a despegar con destino MLV en la madrugada del 31 de mayo y lateral ADO se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, volando 01:10 hs."

En Malvinas

A las 21:45 hs. el ENO comenzó el cañoneo naval sobre la Península de San Luis. Situación que se mantendría con intervalos de calma, hasta las 05:00 hs. del día siguiente.

A las 22:30 hs. un Puesto de Observadores del Aire (POA) que se encontraba ubicado en *North Leolout* informó que recibía fuego naval, reglado por un helicóptero. Sin daños.

Los aviones Harrier GR 3 de la RAF, ~~comenzaron a operar~~ continuaron operando desde tierra firme, en Pto. San Carlos.

Regresa a GRA (desde BAM MLV) al escuadrilla aeronaval de ataque dejándose librados a su suerte los 3 *aermacchi* restantes. (FAW. pág: 32)

Nuestros Helicópteros Malvinenses

* Un (1) **Bell 212**, matrícula **H-85. Tripulación**: Ten. Vergara Alejandro y Ten. Sánchez. Saturnino **Despegaron** de Pto. Argentino. Efectuó la recuperación de un Oficial (Alf. Daguero) y dos Soldados pertenecientes a un Puesto de la ROA que se encontraban aislados por los enemigos en proximidades de Goose Green.

C.P. Carmona H.
G.P. Gomez E.

MLV: 9:30
MLV 11:15
} Puerto Argentino

Helicópteros en MLV Día 30-V

H-85 Bell 212

Ten. Vergara A. MLV 0930
Sánchez S. " 1115
Carmona H.
Gómez E.

Día 31 de Mayo de 1982

(Domingo)

La Situación enemiga

Consolidada la captura de DWN las FFTT enemigas continuaron su avance hacía el Este, por dos avenidas:

a) Dirección Monte Kent.
b) Dirección Fitz Roy.

En ambos casos principalmente a pie, siendo acompañado el sostén logístico por medio de helitransporte.

Mantuvo presión con su grupo de Batalla, (mediante ataques aéreos y cañoneo naval nocturno), principalmente sobre la BAM MLV y sus alrededores. Algunos de sus GR 3 comenzaron a operar de la pista terrestre en S. Carlos.

Desde la Isla Ascensión, mediante el sistema Vulcan con misil Shrike, se atacaron nuestros radares en el archipiélago.

La Situación propia

1) En el **TOM**: nuestras FFTT continuaron sus incursiones por medio de unidades especiales, en la retaguardia enemiga, al tiempo que consolidaron las posiciones defensivas en el aérea de Pto. Argentino.

El sistema de defensa aérea continuó su lucha antiaérea en Pto. Argentino, con su acostumbrada eficacia. Derribaron dos aviones Harrier y evitaron la destrucción de radares ante el ataque de los Vulcán.

2) El **CEOPECON**: acordó incrementar el abastecimiento aéreo a las Islas con medios de FFAA y ARA y se coordinaron los probables OM terrestres para el ~~bombardeo~~ ataque aéreo.

Las principales acciones en el Archipiélago

Entre las * 04:30 y 05:40: ~~En este período~~ se hicieron vuelos de PAC y un bombardeo sobre BAM MLV. La operación Vulcán se ejecutó a las 05:45 con el lanzamiento de los misiles antiradar Shrike. ~~Gracias a su retirada del aire,~~ A raíz de la excelente apreciación de su operador, 1er Ten. Faber, de la inminencia del ataque, el radar de FAA, fué retirado del aire por lo cual sufrió averías menores.

Dice el diario de guerra del Escuadrón VYCA - MLV:

"05:45 Atacan al radar, avión Harrier (en realidad era un Vulcán) lanza dos misiles MK 21 al radar, los mismos hacen impacto, uno a 15 metros de la antena y otro entre las casas de soldados y Personal Militar ~~y a 10 / 15 más. De la OPS~~. Consecuencias: Radar fuera de Servicio, bocinas perforadas por esquirlas, cable de señal, seccionado entre la cabina técnica y la OPS, batán de combustible perforado por esquirlas. Dormitorio del personal de tropa destruido. Casa Nº 3 del Personal Militar deteriorada. Personal s/n. Personal en la OPS 1º Ten. Faber, Alf. Mercau, C.P. Barrios, C.P. Rosset, C.1º Egañas."

Dice el libro FAW de RN:

"La misión Black Buck 5 fue lanzada a medianoche del 30 de mayo, usando el avión XM-597 (Trip. Sgdn Ldr. Mc Dougall (piloto) Alf. C. Lackman (copiloto) Flt. It. Castle (Navegador radar) y tres tripulantes más, siendo su OM el radar de Pto. Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcán descendió a 300 pies alrededor de 200 millas antes de Malvinas. 20 millas antes ascendió a 16.000 pies para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la TF. Cuando el Vulcan ascendió para poder enganchar en su RWR las transmisiones, estas rápidamente desaparecieron, pues los argentinos pareciera que apagaron el radar.

El personal del Grupo 2 VYCA en efecto estaba tratando de confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo era en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcan se pusiera a tiro de la Artillería. Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sgdn. Ldr. Mc Dougall pudiera detectar de vuelta las señales. Ambos misiles fueron lanzados aproximadamente a las 05:45 hs. del 31 de mayo y el radar cesó la transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo. El primero impactó 10 / 15 yardas de la antena del radar causando menores daños y el segundo cayó a una distancia más lejos. La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero 24 horas más tarde estaba operacional."

* **12:03 hs.:** 4/5 aviones Harrier GR 3 atacaron BAM MLV en vuelo rasante. Un avión fue aparentemente averiado por una pieza de 35 mm. Y no llegó al buque.

* **14: 30 hs.**: Nuevo bombardeo. Ahora en altura dirigido al Aeródromo. Dos bombas estallaron cerca de Cortley Hill y otras dos al norte de cabecera 26. Alli también se ~~emitió~~ advirtió un impacto de Roland sobre un avión que habría alcanzado el Hermes pero con serias averías. (Inglés

Nota: Referente a estos dos ataques , dice el libro de la RN (FAW):

"Con solo tres GR 3 ahora disponibles, el (F) Sgdo. (de la RAF, a bordo del Hermes) sufriría un nuevo revés este 31 de mayo, que lo dejaría (pasar la noche) con una sola máquina en servicio (XZ 989). Se Intentó otro ataque sobre el aeropuerto de Puerto Stanley (BAM MLV) durante la mañana por parte de Tony Harper (XV-789) armado con LGB (Bomba láser guiada), Peter Harris (XZ-989, bombas) y John Rochfort (XZ-997, cohetes) pero, nuevamente no se disponía de OCAA (Oficial de Control Aéreo adelantado) (NR: Tres GR 3 y tripulación RAF). Alas 11:30 hs. se montó urgentemente una operación. Peter Squirre (XV-789) y Mark Hare (XZ-997).

(NT: 2º Empleo de los GR 3 RAF) decolaron a 11:52 hs. para un ataque (COH) contra estos OOMM y dos Sea Harriers (RN) del Escuadrón 800 (XZ-496 y XZ-500) armados con bombas LABS, que proveerían apoyo. Los dos GR 3 fueron recobrados cerca de una hora más tarde pero averiados, que los dejo F / S por los próximos días (al 789 se le cambió motor). Peter Harris decoló ahora en el único disponible GR 3 a las 13:47 hs. para un ataque al aérea de Monte Usborne, acompañado por tres Sea Harriers del Escuadrón 800 (RN) (el XZ-455 y XZ-460 con bombas y el ZA-191 con LGB)

(NT. Nótese una ella cuyo Jefe es RAF y los numerales RN). Era un nuevo intento de utilizar el iluminador láser (GR 3) y las bombas (láser guiadas) en el Sea Harrier (RN). Sin embargo el OM planeado estaba demasiado próximo a las tropas británicas, por lo tanto se eligió otro, próximo a Port Stanley".

Relato del My. Oliva:

"Los ingleses imitaron nuestro sistema de diversión, a esta altura de la guerra y lo utilizaron en varias oportunidades; en una de ellas, también apreció que se avecinaba un ataque rasante mientras había otras PACs en altura y ordené la Alerta Roja, con todo acierto, porque el ataque se produjo y no tuvimos ni daños ni bajas al estar todos en sus puestos de combate, protegidos y la AAé. ejecutando la defensa".

La Fas

El Comando FAS tenía este día los siguientes objetivos a lograr:

1) **Ataque a objetivos terrestres:** no se tenia información precisa de la localización y ~~su~~ la característica de estos objetivos materiales, su ejecución tendía principalmente a elevar la moral de la propia tropa.

aviones Harriers

2) **Detección - ubicación de la pista**: Para ~~GR 3~~ que se presumía ya ~~X~~ operaba en las inmediaciones de Pto. S. Carlos. Para ello se enviarían aviones M-III, como señuelos que provocarían y detectarían los puntos de despegue de los interceptores enemigos.

3) **Abastecimiento aéreo a Pto. Argentino:** Y rescate de heridos y personal al continente. Mediante el Puente Aéreo.

Así se ejecutaron las siguientes salidas

1) **Bombarderos MK 62**

a) **OF Nº 1269** - 2 aviones **MK 62**, indicativo **CHARRUA**- armados con 4 MK 17.

b) **OF Nº 1270** - 2 aviones **MK 62**, indicativo **ODIN** - armados con 4 MK 17

Tripulaciones: B-108 (Roberto, Fernando) B101 (Ricardo, Hugo)

* **CHARRUA**: Cap. Pastran - Cap. Casado - 1º Ten. Sproviero - 1º Ten. Moreno.

(Alfredo, Miguel) (Antonio, Raul)

* **ODIN**: Cap. Bredeston - Cap. Sisco - 1º Ten. Mauad - 1º Ten. Acosta.

B-105 B-109

Estas secciones **despegaron** desde BAM GAL a 04:00 hs. ~~y 04:14 hs.~~ ~~respectivamente~~ e iniciaron la navegación al **objetivo**: Pto. S. Carlos. Antes de iniciar el descenso regresó el **CHARRUA 2** por haber perdido el guía (Recordar que salía de noche y con las luces apagadas). El Charrua 1 siguió al OM, observó un buque a la entrada del brazo S. Carlos y luces en el Puerto. Efectuó el lanzamiento (600 pies y 400 kt.) y escapó por la derecha, retornando a GAL donde **arribó** a las 06:40 hs. La sección **ODIN** llegó a su OM y efectuó el lanzamiento normalmente, escape y regreso a GAL donde **arribaron** a ~~06:29~~ hs. Ambas secciones encontraron lluvia, fuerte, en la zona del blanco.

Dep GAL: 4:00 } Bredeston
Arr GAL: 6:10 }
Arr GAL: 6:40 } Mauad.

Daños en carpas de helicópteros. (Libro FAW) Dice:

"A las 02:30 del 31 de mayo, una carpa de la "Base Águila" fue demolida y una central telefónica dañada durante un bombardeo de Camberras (del Gpo. 2). Ninguno de los Sea Kings fue dañado cuando las 4 bombas explotaron. Infortunadamente el Lt. Cdr. RC Harden (Jefe técnico) sufrió heridas faciales como resultado del ataque y se lo debió recuperar a Bahía Ajax y de allí al "Uganda" para ser tratado."

2) **Interceptores M- III (en función de cobertura y diversión)**

(I-014) + (I-017)

a) **OF Nº 1271** - 2 aviones **M-III**, Indicativo **PITON**. **Armados** con 2 Matra / 530. **Tripulación**: Cap. Ballesteros (Guillermo), Cap. Arnau (Carlos), **despegaron** de GAL a las 06:10 hs. Su **objetivo** era detectar en combinación con el radar ~~RF~~ MLV, los puntos o aéreas de posible estacionamiento terrestre (pista), de el radar ~~RF~~ MLV fuera de

Quedó

Punto

Debido a que .....

232

259

TIGRE El único C-130 que tenemos ese día en E y R es el TC-68 - con planilla: →

PAL 0300 V. Com. Vianna Alberto
PAL 1540 Cap. Valle Andrés
Cap Cerrutti Roberto
Razzini P.
Ortiz C.
Nazzari C.

TIGRE avista un destructor TIPO 22 a las 0802 en 47265-3224 W - Durante el avistaje despega un helicóptero desde buque -

servicio, debido al ataque de las 05:40 hs. (Vulcan / Shrike) esta salida fue ordenada regresar. **Arribaron** a GAL a las 06:15 hs.

b) **OF Nº 1272:** 2 aviones **M-III**, indicativo **FLECHA, armados** con 2 Matra 550. Misma **tripulación** de **OF Nº 1271. Despegaron** de GAL a las 16:19 hs., llegó con idéntica intención al TOM alrededor de 17:10 hs., nivel de vuelo 280 pero no puede enlazar con Radar MLV. Regresaron S/N a GAL donde **arribaron** a las 17:52 hs.

3) **Exploración y Reconocimiento**

a) **OF Nº 2246**: un avión **C-130 H**, matrícula **TC-63**, indicativo **SOLO. Tripulación**: Vcom. Domínguez, My. Bernardi. A punto R: 50° 00' S / 62° 00' O. etc.. **Despegó** de CRV a las 06:30 hs. **Arribó** a CRV a las .....hs.

b) **OF Nº 2250**: 1 **LR-35 A**, matrícula **T-22**, indicativo ~~PELO~~. **Tripulación**: Cap. González R., Ten. Felice E., C. P. Lagger E. A zona R. **Despegó** de GRA a las 12:50 hs. **Arribó** a GRA a las 15:30 hs.

c) **OF Nº 2251**: 1 **LR-35 A**, matrícula LV-~~GVN~~, ~~indicativo PELO~~. **Tripulación**: Cap. Velazco C., Cap. Pane C., Mothe J. A zona V. **Despegó** de GRA a las 11:25 hs. **Arribó** a GRA a las 13:55 hs.

d) **OF Nº 132**: 1 **TS-60**, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO I. Tripulación**: Alf. J. Arrechea, C. P. M. Juárez, P. S. T. Manzanares. **Despegó** de SCZ a las 09:14 hs. **Arribó** a SCZ a las 12:14 hs. S / N.

e) **OF Nº 133**: 1 **TS-60**, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf. J. Arrechea, S. Aux. O. Falcón, P. S. T. Manzanares. **Despegó** de SCZ a las 14:45 hs. **Arribó** a SCZ a las 17:45 hs.

4) **Transporte Aéreo**

a) **OF Nº** .....: 1 **C-130**, matrícula TC-~~65~~, indicativo **PATO. Misión**: Pu... Aéreo. **Tripulación**: Vcom. Cano, Cap. Hrubik, Vcom. Servático, S. M. Giliberto, S. M. (R) Aguirre, S. Aux. Fattore, S. A. Molina. **Despegó** de C ~~16:45~~ hs. **Arribó** a MLV ~~20:10~~ hs. **Despegó** de MLV a las ~~20:30~~ hs. **Arribó** a CRV ~~23:15~~ hs. Traslado elementos para EA, ARA y FAA (Anexo manifies vuelo 28)

CRV: 16:20
MLV: 19:00
MLV: 19:50
CRV: 23:00

b) Hay un vuelo de **C-130**, matrícula **TC-63**, indicativo **TRONCO. Despegó** CRV a las 16:45 hs., **arribó** a MLV a las 20:10 hs. **Despegó** de MLV a las 20:30 hs. y **arribó** a CRV a las 23:15 hs. **Tripulación**: Vcom. Domínguez Jorge, My. Bernardi, My. Videla W., S. Aux. Lozano R., S. Aux. Hümöller J. C. P. González H., S. P. Farías D., ~~Burgo~~ Brugo M., Chaman J. ([1])

[1] Dirección de Estudios Históricos. "Archivo Malvinas"

4) **El Escuadrón Helicópteros de Malvinas**

Oscar Alberto

* 1 **CH-47. Tripulación:** My. Pose / 1° Ten. Beltrame / S. Aux Capra / S. Aux. Ruiz / S. A. Canton / Cabo 1° Lavorato / C. P. Herrera / Cabo 1° Villarreal. **Despegó** de MLV a las 11:00 hs. para realizar una misión de transporte y reubicación de piezas AA. afectada por bombas sin explotar. **Arribó** a MLV 11:20 hs.

E y R 31-V

~~F5-60 PLANO L. OE~~

F-27 - (TC-78) TITAN 1

1° TTE. Quinsale R TRE 0900
Rodriguez E CRV 1215
Guzzanti J CRV 1500
Lorenzo A. TRE 1715

F-27 (T-44) TITAN

V.Com Ribeiro J. EPO 0900
My. Drigatti Rodolfo VIE 1130
Reyes A VIE 1230
Campelo A. EPO 1630

F-27 - (TC-71) BOLSA 2

V.Com. Jorge Benavente CRV 0850
" " Ricardo Devlet " 1240
S.P. Páez Costa O. " 1445
Godoy E " 1735

16 de Mayo al

27 de Mayo

(Fernando)

IJK

EF

El día 01 de Junio de 1982

(Martes)

La FAS en la primera hora

A las 03:59 horas **despegan** 3 MK 62 para Ataque a objetivo terrestre (AOT) , en Monte Kent en 51° 41' S / 58° 10' O., en cumplimiento de:

1) **OF 1273**, 3 **MK 62**, indicativo **HUINCA**, **armado** con 3 MK 17 **Tripulación** Nº **1**: My. Chevalier, 1° Ten. Lozano; **Tripulación Nº 2**: Cap. Bertoldi, 1° Ten. Reyes; **Tripulación Nº 3**: Cap. Garcia Puebla, 1° Ten. Segat.

En la ruta de ida y desde el Pto. 1 (51° 40' S / 58° 00' O.) regresó el Nº 2 (no trasvasaba el tanque ventral) y **arribo** a GAL a las 05:44 hs. Los restantes continuaron, aproximaron y efectuaron el lanzamiento (04:50 hs.) confirmando las explosiones de ambos e iniciaron el escape.

Detectados ya por el enemigo, se produjo el **despegue** de un Sea Harrier del 800 Sqdn- Ten. MC Harg (~~alferez~~ AWSA pag. 174) quien a las 04:55 hs. fue detectado por MLV R 030° a 20 MN. No existió comunicación CIC Ella, **HUINCA**; En realidad el CIC MLV estaba operando con radar de Ejercito y no tenía comunicación con aeronaves, debido al ataque del Vulcan del día anterior. Así que este CIC avisó a las FAS y ésta, por medio del CIC GAL, se enlazó con el **HUINCA 2** que regresaba y éste hizo de retransmisor.

Eran ya las 05:25 hs. En este lapso (20/30'-) el ~~FRS~~ Harrier se había acercado y perseguía a la Sección **HUINCA**. Esta Escuadrilla, en lateral DWN, 4'- después del OM, observa un misil que venía desde abajo y a la derecha; lanzaron bengalas, tanques de punta de plano y realizaron viaje de escape. ~~(Inf. Posterior, hasta aquí).~~

~~Aparentemente~~ no se habían percatado que los perseguía un interceptor pero las maniobras evasivas que ejecutaron sirvieron también para la defensa aire-aire. Es posible que el interceptor haya abandonado la caza al comprobar que la Artillería Antiaérea estaba tirando. El hecho es que los dos MK 62 retornaron seguros a GAL donde **Arribaron** a las 06:30 hs.

Dice el libro de la RN. Pag. 202:

"El Lt. Andy Mc Harg (RN) en el ZA 177 fue lanzado del portaaviones (Hermes) a las 04:39 horas el 1° de junio para ser vectoreado hacia un grupo de aviones no identificados, volando a alto nivel que se apreciaban en Nº 4, aproximándose a la Isla Soledad desde el Sudoeste.

Cuando Mc Harg estuvo a distancia de tiro de los intrusos, se percató de la lejanía de su buque y los aviones estaban al N de Monte Kent con rumbo norte. Se acerco hasta 4 millas de unos de ellos y lo identifico

como un Canberra en ese momento el piloto eyectó sus tanques de punta ala, lanzó chaff y se dirigió al continente tan pronto como pudo por la ruta más corta. Debido a su estado de combustible Mc Harg no intentó darle caza. A su pesar, debió retornar y fue recobrado a las 05:55 hs.

El avión del que estuvo tan cerca, era en efecto, uno del grupo 2 Canberra que había decolado de GAL para un bombardeo nocturno a Monte Kent."

~~La intención de la FAS~~ EL DERRIBO de NUESTRO C-130

Este día el Cdo de la FAS centraba su atención en el apoyo de fuego cercano sobre las FFTT enemigas, en base a la información, no muy detallada, proveniente del TOM. El ataque principal recaería en la unidad MK 62, en las primeras horas del día, como se acaba de ver.

Pero asimismo, la FAS buscaba objetivos navales que estimaba más redituables. ~~Esta intención, que localizara con precisión esos objetivos que al mismo tiempo -en caso positivo- sirviera de organismo de control aerotáctico (director de tiro) para el guiado de los caza bombarderos que se lanzarían a dicho ataque.~~

Este era el criterio que, desde algunos días empleaba la FAS, y por el cual enviaba un avión C-130 (adaptado a la exploración radar) a la zona NO de las Islas, donde se presumía operaraban los buques en función de piquete radar enemigos.

En esta tarea se encontraba un C-130, matricula TC 63, ~~indicativo TIZA~~

1) ~~Tripulación~~ **tripulación** : Cap. Mariel, Cap. Krause, Vcom. Meisner, C.P. Cardone C.P. Cantezano, S.P. Lastra, S.A. Albelos.

~~**Misión**~~ **OF: 2258. C-130**, indicativo **TIZA. Misión**: E y R. CRV a Pto. V (50° 00'- S / 59° 39'- O) y CRV. (Ver mapa anexo).

La ejecución

El **TIZA** decoló de CRV a las 06:30 hs. pero a poco regresó por fallas. ~~Luego hizo~~ reparó y volvió a despegar a las 08:53 hs. **Arribó** al punto V a las 10:15 hs. y desde allí inició el recorrido triangular hacia el punto A al que arribó a las 10:25 hs. Luego siguió a L y lo alcanzó a las 10:35 horas ~~GMT~~.

Cuando se dirigía al punto B (el más exterior de su recorrido) informó ~~que~~ volando a 10.000 pies (Nivel de vuelo 100) tal cual lo ordenado.

"El IFF se encendió por 10'- 6'- 7'-, se mantuvo encendido...", e informó luego *"Estamos en emergencia"*.

Las comunicaciones se cortaron .

La Versión Británica . . . .

Del libro AWSA pag. 175

"...después del amanecer, el día parecía aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentino que desafiaban el bloqueo para llevar pertrechos a Pto. Argentino.

En su vuelo, esa mañana un C-130 Hércules, del Grupo 1, piloteado por el Cap. Ruben Martel, se asomó (ascendió) al norte del estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar por buques británicos.

"~~El~~ Estaba~~a~~ más tratando de encontrar la flota enemiga para ayudar a los aviones de ataque; era una tarea extremadamente peligrosa de hacer" explicó el Vcom. Alberto Vianna, ~~quien era~~ uno de los superiores de Martel.

Aunque para ese entonces, los Sea Harriers hacían poco contacto con los aviones enemigos, ~~patrullaban~~ siguen sobre las Islas tan frecuentemente como en las horas de mayores ataques.

Cuando el Hércules emergió sobre el horizonte radar a unas 20 millas al N de la boca del estrecho fue detectado por el radar de búsqueda de la fragata Minerva, que estaba operando como buque de control aéreo ese día. Inmediatamente el Lt Cdr. Ward y el Lt. S. Thomas del Sgdn 801 de PAC en el área, fueron vectoreados para la intercepción.

Al aproximarse, dado que ambos aviones estaban escasos de combustible, en el estrecho (San Carlos) los buques de Asalto Fearless e Intrepid les fue ordenado dejar libres sus plataformas de helicópteros, para el caso de ser necesarias para el aterrizaje y posterior recarga de dichos Sea Harriers. Thomas describió la intercepción así:

"Sharkey (Ward) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al oeste. Pensamos que podría ser un C-130 por su baja velocidad. Ward descendió (entre nubes) para atacar. Yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3.000 pies, para el caso de que el avión (enemigo) ascendiera por sobre ella.

Luego Ward informó que tenía un Hércules a la vista, a distancia de 6 millas aproximadamente, entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hércules volando a 200 pies en vuelo recto y nivelado.

Estando escaso de combustible Ward había lanzado su misil fuera de alcance: "El misil casi alcanza al Hércules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua".

Para entonces Ward estaba mucho más cerca y lanzó el segundo misil, el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 horas) e inmediatamente se incendió.

Todavía el C-130 se mantenía, entonces Ward se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hércules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró."

La búsqueda y salvamento

(LV-LOG) Rodolfo

* OF Nº 2265, LR-36, indicativo **PICHO, tripulación:** Vcom. De la Colina, Com. Ferri. **Despegó** de CVR a las 15:20 hs. B y S en zona derribo **TIZA** en posición 50° 28' S / 59° 55' O., avistaron una PAC a 2 / 3000 pies y escaparon rasante **Arribó** a CRV a las 18:15 hs.

Ronaldo X Borvices, H

La situación meteorológica

Área del Continente, Sur de Patagonia y Tierra del Fuego

Un centro de alta presión situado al Norte de MLV producía aire húmedo sobre la costa central y Norte, con nubosidad baja techos entre 100 y 300 m. Lloviznas reducían la visibilidad entre 3 y 8 km. Vientos del Sector E y EN entre 8 y 10 kt.

Aérea de Malvinas

El centro de alta presión mencionado produjo algunas nubes con techos entre 600 y 900 m. Vientos variables intensidad 10 kt. Orientados en horas de la tarde del sector NO.

~~Los~~ otros vuelos E y R (~~Fénix~~)

Este día también el Escuadrón **Fénix** ejecutó la siguiente operación E y R:

Nicolás Eduardo, C1º Lopez X

* OF Nº 2153 LR-35, indicativo **LORO, tripulación:** Cap. Benza, Ten. Casado. **Despegó** de GRA a las 09:25 hs. a la zona "V". **Indicaciones**: IFF LOW 3 revoluc. Rd - Tomar tiempo RPLY. **Arribó** a Grande a las ~~12:00~~ hs. 12:15 hs

Clemente Carlos C1º Mottle, J X

* OF 2162, 1 LJ- indicativo **NIDO, tripulación:** Cap. Velazco, Cap. Pane. Misión: E y R en zona "R". Despegó de GRA a las 10:30 hs. Arribó a GRA a las ~~12:00~~ hs. 12:45 hs

1º de junio

F y R.

C-130 (TC-68) TIGRE.
V.Com. Vianna Alberto
1º TTE Valle A. PAC 0720
~~Cap. Cerrutti Roberto~~ PAC 2130
Razzini P.
Ortiz C.
Nazzari C.
F-27 (TC-71) BOLSA II
V.Com. Benavente Jorge CRV 0915
Vcom. ~~My.~~ Ouellet Ricardo " 1305
S.P. Páez Cortés O. " 1440
Godoy O. " 1615
F-27 (T-41) PACU
V.Com. Agnoletti J. CRV 1415
Cap. Salas Carmelo " 1615
Solís R
Herger R

La exploración ...

* **C-130,** ma... Vianna, 1º Ten. A. F. ... Aux. C. Nazzari. **De**... X

* **B-707,** m... Fontaine, Vcom. H... Aux. R. Presutti. **De**... X

No hay má... llegar

Los cruces al ...

* **TC- 66 T**... ranza, S.A. Rydzik, S.P... CRV a las 02:50 hs. **A**... s 06:40 hs. **Arribaron** ... X

Piloto recupe...

También ... que se había eyectado el 27 de ... recuperado a Pto. Howard. (... Carballo " Dios y los ....

Las acciones de los defensores en Malvinas

El enemigo, en su esquema habitual, ~~mantenía su presión bélica sobre nuestras posiciones en Pto. Argentino~~, Al tiempo que sus fuerzas terrestres arribaban penosamente a los cerros que los rodeaban (Monte Kent) para estrechar el cerco.

~~El Grupo de Batalla Británico~~ centraba, como de costumbre, su accionar en las PAC de defensa, en los ataques aéreos y el cañoneo naval sobre nuestra BAM MLV y algunos otros objetivos terrestres.

Así ese día:

Entre 01:00 / 02:00 hs. efectúo cañoneo naval sobre posiciones de artillería en la zona *Moody Brook* y *Two Sisters*. Un observador de la ROA, el POA Nº 10 (~~¿Quien es?~~) debió abandonar su puesto porque estimaba haber sido localizado, ya que sintió los impactos muy próximos a su posición.

A las 07:58 hs. ~~(sin contar el Sea Harrier que persiguió a los Canberra 04:55 hs.)~~ comenzaron a detectarse las primeras PAC, que totalizaron 48 salidas en el día.

A las 14:35 hs. sobrevolaron a gran altura sobre el aeropuerto, tres Harriers, en misión de exploración y/o ROF. Sucedió aquí un hecho ingenioso por parte de la A.Ae. de nuestro E.A. Al comprobar que estaban fuera de su alcance (13.000 pies) el Jefe de la Ba. Roland (EA) (~~¿Quien era?~~) ordenó reducir potencia de emisión . ~~Al detectar por su parte~~ - los Harriers, que volaban sobre nubes, al detectar esta ausencia electrónica, descendieron confiados. En estos instantes se encendió la Ba y efectúo un disparo (misil Roland) que alcanzó al GR 3 del ~~nivel de vuelo~~ Lt (RAF) Ian Mortimer (XZ- 456) el cual se eyectó y cayó al mar.

Asimismo la Ba 35 mm. Abrió fuego y aparentemente averío a otro avión, sin derribarlo. Dice la versión británica (Libro FAW dela RN):

"Mas tarde, alrededor de las 14:40 horas el Escuadrón 801 perdió un Sea Harrier a causa de un SAM Argentino.

El oficial instructor de guerra aérea ~~***nivel de vuelo***~~ ***Lt. Mortimer (RAF)*** (~~***Nota***~~***: (Nótese un*** ~~***1er Ten.***~~ ***Piloto (RAF) volando en un Sea Harrier de RN e instructor del Escuadrón aeronaval) en el XZ 456, había despegado del Invencible para un reconocimiento ofensivo al Sur de Puerto Argentino.***

Estaba en una altura de 10.000 pies y 7 millas al Sur del aeródromo mirando a lo que él pensaba era un avión en movimiento en la pista cuando vio el resplandor de un misil SA (un Roland) y su estela de humo, ascendiendo directamente hacia él.

Mortimer pensó que no llegaría a su altura pero, unos pocos segundos después desapareció debajo de su avión y la parte posterior del fuselaje de su Sea Harrier explotó cuando el Roland impacto. Afortunadamente se eyectó ~~***SAM***~~ ***antes que su avión se desintegrara y sus pedazos cayeran al océano.***

Después de lo que le pareció una eternidad (en realidad fueron 10') él acuatizó. Alrededor de las 14:50 hs., 5 millas al Sur de Puerto Argentino y abordó su bolsa salvavidas. Hizo dos transmisiones (orales) cortas con su equipo en la esperanza que lo escucharían los británicos y no los argentinos.

Su transmisión fue escuchada por otros Harriers en PAC y un Sea King del Escuadrón 820 (del Invincible) que partió en su búsqueda. En su transmisión inicial, Mortimer había informado su posición estimada. Poco después vio un avión argentino bimotor (posiblemente un Pucará) y Chinook explorando un área (a 5 millas del oeste de él), donde habían caído los restos de su avión.

Luego las aeronaves se dirigieron al Este (hacia él) y fue entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara.

El avión y el helicóptero [illegible] lo sobrevolaron sin verlo y se retiraron hacia Puerto Argentino. Todo lo que Mortimer podía hace entonces era esperar que lo rescataran los británicos... y tuvo que esperar bastante"

del
Relato My. Oliva:

~~"Lo mencionado en este punto me hace recordar a otro hecho similar: (no recuerdo con precisión la fecha)~~ Cómo vivíamos tratando de hacer cosas que le crearan más dificultades al ENO y como nuestra pista era tantas veces atacada para su destrucción, con el riesgo consiguiente para el personal, sugerí al Brigadier Castellanos que la mimetizáramos o simuláramos su destrucción de alguna manera.

El Brigadier pensó que era complicado y no me respondió ni sí ni no, así que pasados unos días, decidí que había que hacerlo, ya sabíamos que luego de cada ataque los ingleses tomaban fotografías o hacían una evaluación de los resultados por lo tanto hable con Vcom. Raúl Maiorano (quien luego de ser relevado por el Comodoro Viñals, se quedó voluntariamente) ~~[illegible]~~, a cargo del Grupo de Construcciones en MLV y les expliqué la idea.

Para llevarla a cabo debíamos esperar un próximo ataque inglés a la pista.

La espera no fue larga y el Grupo puso manos a la obra, simulando cráteres, etc.

Posteriormente, estando prisioneros, un inglés le comentó al Vcom. Maiorano que "habíamos tenido una idea muy ingeniosa y habían creído que la pista estaba [illegible] fuera de Servicio"

Pasa a la Página Siguiente

CH-47

4) A las 14:50 hs. la BAM MLV ordenó el despegue de un helo ~~CH-47~~ (B y S) para el rescate del británico. Tras él docoló una sección de IA-58.

* **Nº 1:** A-514 Cap. Benítez
* **Nº 2:** 1° Ten. Micheloud

Relato 1° Ten. Micheloud (coincidente en un todo con el relato británico)

"Durante el despegue, el Cap. Benítez quedó sin comando de dirección, salió de la pista e impactó con el A-553 estacionado al costado (sin tripulante) dañándose seriamente ambos aviones sin afectar al personal. El Nº 2 alcanzó a despegar.

El *Helicóptero y el Pucará restante ~~[illegible]~~ comenzaron búsqueda, sin encontrar al náufrago pues fueron interrumpidos por ordenes de regreso debido a PAC que se acercaba. Arriba MLV 15:30 horas."*

270

H-93 Búsqueda y Rescate CH-43

My Pose, Oscar	MLV: 16:15	1º Vuelo
1º Tm Beltrame Alberto	MLV: 17:00	
SAux White, H	MLV: 17:15	2 Vuelo
Prats, R.	MLV: 1800	
S.Aux Alvarez, J.		
Vera, M		

Relato S.A. Alvarez

"Aproximadamente a las 15:00 horas del 1º de junio de 1982, una PAC inglesa fue alcanzada por un misil sobre Puerto Argentino, uno de los aviones estalló en el aire, el otro entro en "tirabuzón" alcanzando a eyectarse su piloto, abriéndose su paracaidas en forma normal. Esta acción fue presenciada por la tripulación del CH-43, H-93 (Piloto My. Pose, Copiloto 1º Ten. Beltrame, Mécanico S. Aux. White y Operador S. Aux. Álvarez), el My. Pose ordenó nuestro desplazamiento inmediato del lugar donde nos hallábamos (hipódromo de Puerto Argentino) hasta el helipuerto constituido en la cancha de fútbol, cercana al hospital inglés.

Allí se encontraban unos 8 o 10 helicópteros del E.A. con sus tripulaciones.

Una vez en el lugar pusimos en marcha el "Chinook" y nos dirigimos hacia la playa de Puerto Argentino, lugar por donde ~~por última~~ vimos desaparecer el piloto ingles en su paracaídas. Este hacia su aproximación hacia el agua mientras se alejaba mar adentro, por efectos del viento, pudiéndose observar que su descenso no era normal, dada la posición de sus brazos, colgando hacia abajo.

Una vez sobre la playa, tropas argentinas presumiblemente de BIM 5 nos hicieron señas en dirección hacia donde vieron desaparecer el piloto y su paracaídas en el agua, la búsqueda se efectuó ~~en forma de pinón~~ bajo el control de radio y radar de Puerto Argentino; se repitió un nuevo patrón, un nuevo acercamiento a la playa y posterior alejamiento (cerca de 10 a 12 millas de la costa) duración del vuelo 45'- aproximadamente, debiendo regresar por falta de combustible, no pudiendo hallar evidencias del piloto ni su equipo (balsa, salvavidas, paracaídas, etc.), deduciéndose que el mismo al encontrarse herido o golpeado no pudo accionar el inflado del bote individual ni su salvavidas, arrastrándolo el velamen hacia el fondo del mar.

5) A las 17:00 horas, el Jefe de una Batería Antiaérea **SUPERFEDERMAUS** de la FAA ~~(¿quién era el jefe de Batería?)~~ ordenó el traslado de una pieza 35 mm. con el helicóptero Chinook (**H-91**) y mientras ésta se realizaba, hubo un alarma roja. Razón por la cual se aceleró el traslado a la nueva posición. El crepúsculo (y los nervios) conspiraron en la elección de la nueva posición: lo dejaron en un campo minado.

6) Entre las 23:35 / 00:10 hs. comenzó el cañoneo naval sobre BAM MLV y *Moody Brook*. 16 impactos sobre el AD, el que se mantuvo incólume.

→ Relato del My oliva . . . . . -

En otra región de nuestra Isla Soledad

El My. Tomba que se encontraba prisionero en un frigorífico de San Carlos, junto a otros oficiales de FA, EA, ARA, sin comida, solo agua, y una manta, en una habitación donde existía una bomba de 250 kg que no había explotado lanzada por el 1° Ten. Velazco, el día 27 de mayo, fue trasladado en helicóptero a la ex- BAM Cóndor para que informara si las Napalm allí almacenadas estaban armadas, cosa que no hizo aduciendo desconocimiento.

Tuvo oportunidad, sin embargo de observar, con tristeza, el resto del armamento capturado por el enemigo.

CD

El día 2 de Junio de 1982

(Miércoles)

La meteorología

Ese día, las malas condiciones meteorológicas en el archipiélago, con niebla todo el día y techos bajos, impidieron ~~toda~~ operación ~~de ataque~~ aérea. Las ~~es~~ de ataque y ....

El accionar enemigo

Sus operaciones terrestres

- Continuó el avance a pie y helitransportado en las dos direcciones principales: Fitz Roy (ocupa Estancia House) y Swan Inlet. (Posiciones en Monte Kent)

- Inició fuego de artillería desde la falda O. Monte Kent, sobre las posiciones de la defensa terrestre argentina.

- Helidesembarcó morteros en Bahía Elefante (00:25 hs.) desde donde bombardeó nuestra Ba. Aeronaval Calderón, hasta 02:15 hs.

- Fuego desde helicópteros sobre nuestros POA 7 y 8. Destruyeron una carpa y obligaron a retirarse a sus hombres. (S. Aux. Alonso, C.P. Guerra, S/C 63 ZEM) Llegaron a Puerto Argentino el día 5 de junio.

Sus operaciones navales

- Cañoneo naval sobre zona AD MLV y *Two Sisters* durante la medianoche (1/2 de Junio) finalizó 02:58 hs.

- La operación de PAC fue llamativamente reducida este día a 8 salidas PAC, en sección, que se iniciaron 08:55 hs y sobrevolaron el área del Estrecho de San Carlos. Hubo indicios de dos salidas desde la zona San Carlos (pista terrestre) (10:35 hs.)

~~Escasa actividad de la FAS~~

~~Ese día, debido a las malas condiciones meteorológicas en nuestras Islas, la FAS no ejecutó operaciones de ataque~~ Solamente realizó vuelos de Diversión y de Exploración y Reconocimiento.

1) **El Escuadrón "Fénix"**

Aparte de ~~muchos~~ varios vuelos de transporte en el continente, este escuadrón realizó las siguientes salidas de diversión (de entre diez (10) planificadas):

ACGT KRILL

TRE : 15.02
TRE : 17.41

E y R 2 de Junio

C-130 TC-68 TIGRE

a) OF
Juri, Te
Nivel d
O.) asc
enlace c

Vom Viandra, Alberto PAL: 7:50
Cap Valle, Andrés PAL 19:10
Cap Cerruttt, Robert
Razzini, P
ORTIZ, C.
NAzzari, C.

Narciso X

b) OF 2
Willian
Argenti
CRV a

E → BORNICES, H.
BONAZ, M.
X

F-27 TC-71 BOLSA II

El Buque "

Vom Quellet, Ricardo CRV: 8:45
Vom Benavente, Jorge CRV: 12:15
SP Paez Cortés, O
Godoy, E

Ese dí
Paraíso" que
recorriera el á
EL
Hay in

l ARA "*Bahía*
rtando heridos,

Buc
Infc
Se

queda.

F-27 TC-76 TITAN

1º { EPO: 13:50 / VIE: 16:10
2º (VIE: 16:20 / EPO: 18:50

RST

276

Día 3 de junio de 1982

(Jueves)

La meteorología

Continuó el mal tiempo en el archipiélago. La visibilidad era escasa variando situaciones de niebla, llovizna, bruma y viento calmo.

El enemigo

Su accionar estuvo centrado en las siguientes actividades:

- Consolidación y refuerzos a sus avanzadas terrestres en el cerco de la defensa de Pto. Argentino. En el área de Mte. Kent se produjeron contactos con patrullas argentinas. Se perdió contacto con dos soldados EA y se estimaron bajas enemigas.

- Escasos ataques de fuego naval, principalmente sobre Pto. Fox entre las 02:50 hs. y las 03:45 hs. y Pto. Howard entre las 23:35 hs. y las 00:20 hs. del día 4 de mayo. Algunos duelos de artillería, en la zona de *Mte. Kent*, *Challenger* y *Two Sisters*. A las 23:00 hs. nuestros defensores intentaron disparar, desde nuestra costa, un proyectil exocet contra blanco naval, falló su mecanismo de disparo.

- No hubo actividad de la aviación embarcada inglesa. Sin embargo se ejecutó una misión estratégica con un Vulcan de Isla Ascensión, portando misiles *Shrike* antiradar (US Navy) que fue detectado por nuestros radares a las 06:08 hs. a velocidad 260 Kt.

Descubierta su intención ~~anti-radar~~, fueron cortadas todas las emisiones de radar propias.

El Vulcan se mantuvo orbitando y descendió a 10.000 pies. Fue repelido con A. Ae. visual. A las 06:30 hs. el sistema Sky Guard (del EA) encendió su central de tiro, fue detectado por el incursor quien lanzó dos *shrikes*, uno de los cuales impactó en su central de tiro matando al Ten. (EA) Dachary, S. 1° Blanco y a los Soldados (C/62) (EA) Diarte y Llamas.

A las 06:40 hs. el POA 2 informó que el Vulcan se alejaba por el N. Se encendieron los radares y comprobaron su alejamiento por 33°, nivel de vuelo 400 - velocidad: 250 Kt. El Vulcan, comandado por el Sqdn. Ldr. Neil Mc Dougall, posteriormente se vio obligado a aterrizar en el aeropuerto El Galeao de Río de Janeiro, Brasil.

Relato del My. Oliva

"~~Allí también~~ se hizo presente el Comodoro Mediberri, luego del ataque, ... para cumplir entre otras tareas, la de investigación del armamento empleado por el ENO. Esto lo cumplía rigurosamente, con gran riesgo de

su vida, ya que, no sólo circulaba por todos lados, sino que en donde había bombas sin explotar, allí estaba él."

Sec detectaron (por parte de nuestro COE) dos sistemas de desembarco al Norte de la boca del Estrecho de San Carlos

La FAS

Nuevamente ese día no se realizaron operaciones aéreas de ataque por parte de la FAS, sólo de Exploración y Reconocimiento (lejana y focal) y se intentó un nuevo cruce.

El Cruce

* **TC-65**, un **C-130**, indicativo **PATO. Tripulación**: Vcom. Cano, Cap. Hrubik, Vcom. Servático, S. M. ® Giliberto, S. M. ® Aguirre, S. Aux. Fattore, S. A. Molina. **Despegó** de CRV a las 17:40 hs. **Arribó** a CRV a las 20:30 hs. No arribó a MLV por TAC. (Mención) dos Suboficiales Mayores retirados, posterior al derribo del **TC-63** del 1° de junio.

Es de destacar en este caso la actitud patriotica de estos .....

E y R

F-27 T-45 BOLSAZ

My. Salvarredi Roberto
My BOTTO, Osvaldo
CP. Dominguez, R.
Bassano, C.

CRV: 09:00
CRV: 12:10
CRV: 15:10
CRV: 18:45

F-27 TC-78 TITAN 1

Cap. TESTONI, Guillermo
Cap. Filippi, Carlos
Brondana, Alberto
Heredia, O.

UVW

Día 4 de junio de 1982

(Viernes)

La meteorología

En el Continente

Un centro de baja presión ubicado sobre el Pacífico (latitud de CRV) produjo, hasta el mediodía, en la zona Centro y Norte, nubosidad baja con precipitaciones, los vientos del sector N / NE moderados a fuertes con intensidad 20 / 40 Kt. A partir del mediodía las ráfagas alcanzaron hasta 45 Kt. y se mantuvo la nubosidad.

Área de Malvinas

Producto de ese mismo centro de baja presión, se mantuvo cubierto, poca visibilidad, techos 200 / 600 con vientos del sector NE 20 / 45 Kt.

Los Pucará de la BAM MLV en apoyo de Fuego al Ejército

En una salida predispuesta desde el día anterior concertada con EA, despegaron, desde la BAM MLV, con las primeras luces, tres Pucará, piloteados por:

* N° 1: 1° Ten. Micheloud. Matrícula A-536
* N° 2: Ten. Morales. Matrícula A-515
* N° 3: 1° Ten. Ayerdi. Matrícula A-527

Informe del 1° Ten. Micheloud y del 1° Ten. Ayerdi

"El OM era posiciones de artillería y tropas en ladera Norte de Mte. Kent. A pesar del mal tiempo y la escasa luz, la misión fue cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) acordado con el EA en oportunidad, ejecutándose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del N° 1 y 2) (Puente de madera, el N° 3) Al N° 3 no le funcionó su armamento, regresando este último con 3 impactos (armas livianas) en su fuselaje."

El enemigo

Siguió consolidando sus posiciones terrestres en el cerco a Pto. Ino. Ahora ocupó posiciones en la zona Fitz Roy, trasladando en helicópteros sus tropas de Darwin y San Carlos. A causa del ataque al *Invincible* el mando anfibio modificó sus planes que preveían el asalto directo a esta zona (Fitz Roy) y desvió sus sistemas a la cabecera de playa de San Carlos; desde allí helitransportaban a Fitz Roy algunas unidades de la BI 5 (Gen. Tony Wilson). Pero el grueso de la División (Guardias Galeses / Escoceses) no alcanzaba a ser helitransportado en tiempo, por ello decidieron su transporte marítimo

por la zona Norte de la Isla Soledad con las consecuencias que hicieron crisis el 8 de junio como veremos más adelante.

El POA N° 7, Alf. Egurza, Alf. Gazzo y Soldados Sosa y Vaca, contabilizó (el día 3 y noche del 4), 30 vuelos de Sea King y 6 de CH-47 en dirección a Fitz Roy.

Por lo demás, el enemigo no efectuó fuego naval ni ataques aéreos contra nuestras posiciones terrestres.

La FAS

Ya con dos días de inactividad y a pesar de la continuidad del mal tiempo, la FAS volvió a enviar sus aviones .

Se concibió, ese día, realizar bombardeos por instrumentos - guiado por radar - con el escaso material aéreo que le restaba. Seleccionó dos sistemas de armas: los M 5 (con 4 BR C / SSQ y MU 12) los MK-62 (con 5 / 8 MK-17 cada uno) para el lanzamiento en salva, sobre el área de Mte. Kent (51° 00' S / 57° 30' O.) donde los británicos concentraban sus unidades terrestres (infantería y artillería).

El guiado final y la orden de lanzamiento serían dados por nuestro sistema VYCA en MLV, quien también controlaría e informaría la presencia de PAC en la zona.

Estaba previsto que los ataques se iniciarían a las 16:00 hs. (los M 5) y posteriormente (16:05 y 16:07 hs.) las dos escuadrillas (3 aviones c/u) de MK-62; pero estas últimas se demoraron en su despegue por lo que se les dio nuevo horario a las 18:30 hs. y 18:32 hs.. Así se ejecutó la planificación:

1) **OF N° 1277**, 4 aviones **M 5**, indicativo **PIÑA**, **armados** con 4 BR C/SSQ y MU 12. **Tripulaciones**: Vcom. Villar, Cap. Demierre, 1° Ten. Román, 1° Ten. Musso. **Despegaron** de SJU a las 15:09 hs. por secciones y con nivel de vuelo 260 fueron guiados hasta 140 MN afuera por el radar SJU.

El contacto se realizó en frecuencia de alternativa y fueron guiados sobre tope de nubes. Entre P1 y P3 hubo que ascender a nivel de vuelo 360 debido al tope de nubes. En el P 3, el radar ordenó viraje a rumbo 320 e indicó cuando se encontraban a 6 MN del OM.

Se inició la picada para Bombardeo en picada (BOP) en secciones, lo que se hizo por instrumentos. Los numerales debieron separarse porque no lograron visualizarse.

La primera sección lanzó 8 bombas (15:45 hs.),la segunda sólo 6 (2 no salieron del N° 3). Luego del ataque, la escuadrilla pudo reunirse bajo control del Centro de Información y Control (CIC) MLV.

Se estima que el lanzamiento fue efectivo porque hubo mucha seguridad en el radar, quien también confirmó el ruido de las explosiones.

2) OF Nº 1275, 3 MK-62, indicativo LINCE. **Tripulaciones**: Cap. Nogueira, My. Rodeyro, 1° Ten. Baeza, 1° Ten. Cardo, 1° Ten. Sproviero, 1° Ten. Moreno. **Despegaron** de GAL a las 17:20 hs. y se dirigieron a nivel de vuelo a MLV donde fueron captados por el radar indicativo LIMÓN y guiados, efectuando su lanzamiento sobre tope R 090°.

Transcurridos 5 minutos el radar informó movimientos de PAC que luego desapareció, informó de un eco en dirección al **LINCE 2** que posteriormente desapareció (se supone un misil lanzado desde tierra).

Se lanzaron *Chaff* y bengalas. Regresaron sin novedad a GAL donde **arribaron** ~~individualmente a las 19:45, 19:49 y 19:54 hs~~. La tripulación consideró que haría falta cobertura de M III.

3) **OF Nº 1276**, 2 **MK-62**, indicativo **PUMA. Tripulaciones**: Cap. Freijo, 1° Ten. Pagano, 1° Ten. Heredia, 1° Ten. Gerez. **Despegaron** de GAL a las 17:30 hs. y dirigieron a MLV con nivel de vuelo 310 - bajo control radar - efectuaron el lanzamiento (R 140° - 300 m. espac.), ídem que **LINCE**, sin novedad.

A los 5 minutos de la salida, el radar informó que tenían una PAC a 25 MN del **PUMA 2** pero desapareció a los 18 MN, a la altura de Darwin, lanzaron *Chaff*; luego se les informó de una situación similar para el LINCE 1, lanzaron bengalas, se alejaron y regresaron a GAL donde arribaron a las 19:50 hs.

También a ~~uno de ellos~~ LINCE 2 se le plantó un motor que, previo al arribo fue reencendido. Las tripulaciones también consideraron la necesidad de cobertura M III en la zona del TO.

Al día siguiente ARA informó que había interceptado frecuencia enemiga que informaba a las 18:30 hs. dos vehículos destruidos por ataque aéreo.

Relato del Cap. Freijo

"La orden fragmentaria llegó mutilada. La ruta de ida punto 2 debía decir S22 y sólo llegó S2, por lo tanto el rumbo de ataque varió 180° del ordenado.

Navegación ida: Punto Nº 1 Isla San José, punto 2 (58° 45' O / 51° 05' S), Nº 3 Monte Kent. Nivel ida A 310, regreso A 350 coordinado con LINCE que atacaban 3" minutos antes con Rº 090° - Formación abierta a 300 metros - lanzamiento en ~~regreso~~ siguiendo con 300 metros entre cada bomba de forma de cruzar el blanco y aumentar las posibilidades de impacto.

Se bombardeó por radar de abordo, (Doppler) coordinado y controlado por radar de MLV confirmando posición geográfica. Se confirmaron explosiones ~~sobre la luminosidad~~ por Luminosidad (nublado).

Durante el escape se dejó de ver al Nº 2 por lo cual reduje velocidad para esperarlo. LIMÓN informa persecución de PAC enemiga sobre

E y R

C-130 (TC-68) TIGRE

PAL	0645	V. Com	Vianna Alberto
"	1930	Cap.	Valle Andrés
			Cerruti Roberto
			Razzini P
			Nazzadi C

F-27 (TC-45) BOLSA II

CRV	0830	My	Osvaldo Botto
"	1130	"	Salvarredi Roberto
"	1430		Altamiranda J
"	1800		Bassano C.

F-27 (TC-78) TITÁN 1

TRE	0900		Cap. Carlos Filippi
CRV	1140	x	" Testoni Guillermo
"	1500	mar	Brandana Alberto
TRE	1730		Heredia O.

Estrec ... *máxima*
veloci

Rada ... *velocidad*
y luego

Sobre ... *de frente*
por la ... *cance de*
VHF.

En el ... *alizaron*
dos (2) ... *AC sino*
misiles.

~~*Regres*~~

NOTA: ... s de nuestras
FFTT, sus info ... co, pues sus
emisiones eran ...

Cruce f ...

Ese día ... aliosa carga
(Exocets). ... Briend, Cap. Osvaldo
Bilmezis, ... Despegó de
CRV a las ... MLV debió
regresar po ... las 21:40 hs.

Miller G
Rojas D.

Otros Sucesos

El mando naval británico indicó a nuestro buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, que debía dirigirse a Pto. Howard y Fox para recoger heridos - que lo hiciera por la costa oriental y sur (de la Isla Soledad) lo cual demostraba su interés de velar los movimientos marítimos en la boca N del Estrecho San Carlos, donde - se suponía - Llevaba a cabo el desembarco ~~transitorio~~ el Br. I 5 (Wilson).

Al atardecer, un vehículo blindado enemigo, acompañado por una motocicleta, abrió fuego sobre patrulla propia en zona *Little Weather* (51° 45' S / 58° 14'O.)

OPQ

284

Día 5 de Junio de 1982

(Sábado)

La meteorología

Sta. Cruz, Chubut y Tierra del Fuego

Vientos moderados, 15 / 25 Kt., del Oeste rotando al NO. Cubierto durante el día en la zona Norte produciendo precipitaciones por la tarde.

Zona Malvinas

El desplazamiento de un centro de baja presión produjo el mejoramiento de las condiciones meteorológicas en las Islas, las cuales se encontraban - en las primeras horas - cubiertas con nubes bajas, con lloviznas y neblinas que redujeron la visibilidad entre 1 y 5 Km.

A partir del mediodía, rápido mejoramiento rotando el viento hacia el Oeste, intensidad 10 / 20 Kt. y visibilidad 10 / 12 Km., con cielo poco nuboso

La FAS

La inquietud principal para el Cdo. FAS era encontrar blancos rentables, especialmente objetivos navales, donde ~~descargar~~ lanzar sus ya escasos medios disponibles.

Al mismo tiempo se preveía emplear ~~sus~~ los bombarderos livianos, MK-62, en las áreas donde estimaba concentraciones terrestres enemigas, aunque convencida de que estos ataques no cumplían requisitos de aceptabilidad, debido a la poca precisión de la ubicación de los OOMM terrestres, las características del suelo (La turba absorbía la onda explosiva) y las condiciones meteorológicas que obligaban al bombardeo horizontal (BOH), guiado por radar, ~~y por ende el~~ con tremendo riesgo ~~de la oposición~~ por la acción antiaérea enemiga.

Pero lo intentaba, aun, consciente del alto valor moral que para nuestras tropas terrestres significaban estos ataques. Además la oposición antiaérea recibida orientaría posteriores salidas ROF.

~~1) Ataques nocturnos a áreas terrestres enemigas~~

a) **OF Nº 1278**, 2 aviones **MK-62**, indicativo **PATO, armados** con 5 bombas MK-17 cada uno: **Objetivo material**: Monte Kent (51° 00' S / 57° 30' O.) **Tripulaciones**: Cap. Bertoldi (Joel), Cap. Sánchez (Raúl), Ten. González (Daniel), Cap. Hernández (Daniel). **Despegaron** de GAL a las ~~04:53~~ 05:00 hs. y se dirigieron hacia las Islas.

Próximos a llegar al nivelado (nivel de vuelo: 200) unas 50 MN antes de la Isla San José, el guía ordenó al numeral abrirse a 50 m..

En esta situación el numeral le informó que veía dos luces que surgían de la capa de nubes y se dirigían al guía. Se ordenó una ruptura a la derecha (al rumbo 170°) y luego regresaron al rumbo original. Pero vieron nuevamente las luces y entonces rompieron nuevamente hacia la derecha y se dirigieron a GAL eyectando las cargas externas.

Hasta allí había intentado enlaces en HF y VHF con MLV sin conseguirlo.

Finalizado el viraje de retorno observaron un resplandor similar a explosión de misil. El N° 2 pudo lanzar sólo bombas externas y aterrizó con las del portabombas central.

La meteorología era buena y volaban sobre tope con cielo claro que permitía distinguir sin problemas a los aviones. **Arribaron** a GAL a las 0630 hs.

I y II

OF N° 1279, 2 aviones **MK-62**, indicativo **GAUCHO**, **armados** con 5 bombas MK-17 cada uno con espoleta SSQ y MU 12. **Objetivo material**: Idem anterior. **Tripulaciones**: Cap. Bredeston, Cap. Bisco, 1° Ten. Mauad, 1° Ten. Acosta. **Despegaron** de GAL a las 04:50 hs.

Navegación de ida sin problemas. A 60 MN de la Isla San José (Pto. 1) sobre radial 084 de GAL y con nivel de vuelo 380 en ascenso para nivel de vuelo 400, el guía advirtió que se le aproximaba desde abajo y al frente una luz (que confirmó el N° 2). Ordenó escape por derecha al advertir que era un misil.

En la maniobra el N° 2 entró en el chorro de uno y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 pies

Comprobó que tenía el motor plantado.

En la mitad del viraje, de 800° a 270°, el guía sintió una fuerte vibración (que pudo ser a causa de la carga alar o explosión del misil).

El numeral también advirtió una fuerte vibración después de quedar con un solo motor.

El guía interrumpió el viraje (quedando en R 160° por temor a una plantada de turbina y mientras volaba en ese rumbo vio dos luces (naranja fuerte) volando paralelo a su rumbo, desde atrás y abajo, estimando que iban dirigidos al numeral(que estaba a inferior nivel).

Ordenó entonces eyectar cargas y proceder al escape definitivo a GAL. El N° 1 aterrizó sin novedad, mientras que en N° 2 aparentemente llegó al toque con mayor velocidad, las alas desniveladas, a lo que se sumó el fuerte viento de costado, lo que provocó que en la carrera de aterrizaje, se le introdujera paulatinamente la rueda derecha y se saliera de pista. Eran las 06:50 hs.

~~Por plantilla el aterrizaje es a las 06:40~~.

No había podido llegar al OM, pero había producido el despegue de una PAC (05:49 hs.) y daban indicios de ON en proximidades de la Isla San José. Al respecto dice el Libro FAW de la RN:

> ***"Las condiciones meteorológicas eran muy pobres a las 05:40 hs. cuando el Lt. C. Cantan (RN) despegó del Invincible para investigar un potencial blanco que había sido detectado cerca de Pto. Stanley, por la "Exeter".***
>
> ***Desafortunadamente nada fue hallado y Cantan retornó al buque y lo halló completamente inmerso en niebla.***
>
> ***En su primera aproximación controlada al portaaviones, fueron lanzadas bengalas a popa pero él no vio absolutamente nada.***
>
> ***Intentó una segunda (y final) pues su avión estaba extremadamente corto de combustible. Puso su avión en "estacionario" a 200 pies del mar y se movió con precaución hacia el frente hasta que notó un rayo, verticalmente proyectado desde el buque.***
>
> ***Manteniéndose a la vista Cantan descendió despaciosamente entre la niebla y tocó la plataforma, nadie en el portaaviones había visto su Sea Harrier hasta que estuvo aterrizado.***
>
> ***Un chequeo posterior del combustible reveló sólo 150 Lt. remanentes en sus tanques (menos de dos minutos de vuelo)."***

NOTA:

Informaciones post-conflicto revelan que estas salidas nocturnas MK-62 provocaron la operación *Cambelow* que consistió en que (los días 6 y 7 de junio) el *Invincible* y la Fragata *Brillant* se acercaran al anochecer y permanecieran hasta el alba en una posición 100 MN de la costa Oeste de la Gran Malvina con sus aviones en alerta para interceptar estos raids argentinos.

El Reconocimiento Ofensivo

El Comando FAS planificó las futuras salidas, ahora con CB, y a la zona donde - presumían - estaba alguna unidad naval que atacó a los MK-62 (Según Libro FAW - RN el "Exeter" estaba en ~~RRN~~ Posición justo al Norte del Estrecho San Carlos.

~~Salidas de ROF~~

OF Nº 1280, 3 aviones **M 5**, indicativo **FIERRO**, **armado** con cañones. **Misión**: ROF al Norte del Estrecho San Carlos, nivel de vuelo 300 - hasta 100 MN, nivel de vuelo 100 y regreso C/40 RAS. Sin organo control. **Tripulación**: My. N. Napoleón Martínez, Cap. Moreno, Cap. Robles. **Despegaron** de GRA a las 14: 00 hs.

Carlos

En las planillas no figura este Cap.; en los interrogatorios a Trip. de Combate tampoco. En el Mje. tampoco

E y R

F-27 (T-45) BOLSA II

My.	Botto Osvaldo	CRV	0930
"	Salvarrey de Roberto	"	1235
S.M.	Altamiranda J.	"	1455
	Bassano C.	"	1840

F-27 (T-42) PACÚ

Vicom.	Romero Luis		
"	Novais Jorge	CRV	1405
Cp.	Moreyra O.	"	1825
	Morelli W.		

F-27 (T-44) TITÁN I

Cap.	Filipi Carlos	TRE	0900	X MAR
"	Testoni Guillermo	CRV	1230	
	Brandana A.	"	1450	
	Heredia O.	TRE	1720	

Volaron en formación defensiva, bajo control inicial del radar GRA y 100 MN antes de la boca Norte del Estrecho (14:46 hs.) descendieron a nivel de vuelo 10; recorrieron esa zona en busca del buque misilístico sin encontrar ningún OM, arribados al punto de regreso lo hicieron rasante, arribando a GRA a las **16:00** hs.

Hawker Sideley

OF Nº 2303, un avión **HS-125**, indicativo **RAYO. Tripulación**: Ten. Poggi, Alf. Mariani, S. P. Acosta OCAT: My. Medina, Cap. Walter. **Despegó** de CRV a las 14:15 hs. a 51° 30' S / 64° Oste. Nivel de vuelo 100. ARR. 1655

? No tenemos planilla

En esa zona debía controlar las escuadrillas **PUÑO** y **NENE** que saldrían a continuación.

OF Nº 1281, 3 aviones **A4-B**, indicativo **PUÑO**, **armados** con 3 BR. **Misión**: ROF en Bahía San Julián, piquete radar o misilístico. (tanto esta salida como la siguiente **NENE**, debían mantener silencio de radio en su ruta y ROF, máximo rasante y compatible con autonomía y los resultados del ROF transmitirlos de inmediato al OCAT en caso positivo y si no, a 100 MN después de iniciado el regreso)

Los pilotos eran el 1° Ten. Berrier (C-221), Ten. Gelardi (C-226), Ten. Cervera (C-228). **Despegaron** de ...GAL..... a las 14:30 hs. además, iban acompañados hasta P. inicial por un reserva - ~~1° Ten. Bolzan (C-214)~~ (quien desde allí regresó S/N. **Arribó** a GAL a las 16:08 hs.)

Oscar Omar y 1er TTE Rubén Bolzán (C-214) Luis

Según Interrog. a TRIP. de combate, el "reserva" fue Cervera, que despegó 1410 y ARR. 1610.

Berrier, Gelardi, Bolzán } DEP GAL 1430 ARR GAL 1700

Arribaron a la zona ROF - Bahía San Julián - y la recorrieron rasante en sentido antihorario. Observaron minuciosamente las entradas de la costa sin encontrar la presa. Regresaron, **arribaron** a las 17:00 hs.

OF Nº 1283, 3 aviones **M 5**, indicativo **NENE**, **armado** con 3 x 1300 lts y 2 BRP. **Misión**: ROF en Bahía 9 de Julio. Buque radar / misilístico. Bajo control OCAT - RAYO - **Tripulación**: Cap. Maffeis, Cap. Demierre, 1° Ten. Musso. **Despegaron** de SJU a las 14:40 hs. y navegaron bajo control OCAT - RAYO hasta 140 MN a 20 MN de las Islas Salvajes.

Carlos Luis Carlos

Entraron rasante y desde esas Islas con rumbo 120°, recorrieron Bahía 9 de Julio, pasando por punta Navidad, Punta Norte y próximos a Pt. Escarpada, iniciaron viraje izquierdo para recorrer Bahía San Francisco de Paula y regresaron a Isla Salvaje (15:30 hs.); desde allí retornaron, lanzando las bombas (no explotaron las de 1 y 3). Tampoco detectaron buques, PAC o personal. **Arribaron** a SJU a las ~~16:19~~ 17:00 hs.

Los Cruces a BAM MLV

Este día el G1T logró concretar dos valiosos cruces al archipiélago, que entre sus cargas (28.000 Kgs. en el vuelo de ida) llevaban 4 exocet con sus respectivos traillers, tambores de nafta y munición para cañones 155.

a) **OF Nº** ....., un **C-130**, matrícula **TC-66**, indicativo **MARTE. Tripulación:** Vcom. Noe, My. Briend, Cap. Bilmezis, S. M. Cufre, C. P. Golier, S.

Roberto Roberto Osvaldo

Agregar Cerutti C. | Leguizamón R.

Aux. Sosa, S. A. Mamoni. Despegó de CRV a las 14:30 hs., **arribó** a MLV a las 18:15 hs. **Despegó** de MLV a las 18:40 hs. y **arribó** a CRV a las 21:30 hs.

b) OF Nº ..... un C-130, matrícula TC-65, indicativo ARIES. **Tripulación**: My. Veliz, Cap. Villegas, Vcom. López, Subof. Segovia, Contigiani, Tulian y Puig. **Despegó** de CRV a las 16:30 hs. **arribó** a MLV a las 20:21 hs. **Despegó** de MLV a las 20:35 hs. y **arribó** a CRV a las 23:10 hs.

~~6) Vuelos de Traslado, dentro del despliegue~~

Se ordenó también el traslado de los MK-62 arribados en GAL (escuadrillas **PATO** y **GAUCHO**) a TRE a efectos de su empleo sobre el Atlántico en misión estratégica.

En ese mismo contexto, hubo mensaje de la FAS a CSFAA solicitando asignación bajo su comando operacional de 2 B-707 para exploración lejana.

Los sucesos en nuestras Malvinas

La FAS, informó al CAE, al finalizar ese día, la siguiente situación del enemigo:

Actividad aérea

A las 05:45 hs. el radar MLV detectó un Harrier en radial 145-47 MN patrullando la zona de Mte. Kent, (horario en que el día anterior atacaron nuestros MK-62 y más tarde los 3 Pucará).

Actividad de PAC desde las 08:17 hasta las 17:05 hs..

A las 16:46 hs. fue bombardeada y ametrallada nuestra Base Aeronaval Calderón (3 GR 3).

Actividad Terrestre

Se observaron movimientos del ENO desde la zona de Darwin hacia Puente Fitz Roy y desarrollo de trabajos en esa área.

En ENO fue sometido al fuego de artillería propia (10.5) en sus posiciones de Monte Wall.

Este día a las 24 hs. nuestras FFTT recibieron fuego naval sobre Mte. Harriet y en las posiciones del BIM 5.

Además los integrantes del Puesto de Observadores del aire Nº 8 (S. Aux. Alonso, C. P. Guerra y SC/63 Zem) llegaron a Pto. Argentino luego de haber caminado 46 Km. en tres días (ver día 2 de junio). Fueron trasladados al Hospital INO.

~~Respectivamente~~ Actividad Naval

La Task Force continuó desplazando unidades durante el día hasta cercanías de Pto. Argentino y otras en piquete radar.

A las 04:30 hs., el buque *Bahía Paraíso,* frente a Pto. Howard, recibió del buque Hospital Británico *Uganda* a 47 argentinos.

Apreciación de la FAS

Transcripción Textual del Mensaje GHO 052247:

> ***"Pronóstico meteorológico prevería desmejoramiento del tiempo a lo largo de costa occidental penalizando operaciones aéreas. Este hecho, más elementos de apreciaciones anteriores indicarían que ENO habría alcanzado, en próximas horas, las mejores condiciones para iniciar ataque a Puerto Argentino. BT."***

Sin embargo, la misma FAS, tres días más tarde, tendía la oportunidad de atacar en Bahía Agradable y retrasar aún más esta predicción.

291

4 BMK -

B-102 { My Jorge Chevalier
" Rodrigo Luis
Sánchez Luis Cesar.

B-105 { García Puebla CAP. Eduardo
1er ITE. Segat Jorge
O. Nerlo

B-108 { CAP. Noguera Juan
1er ITE. Bozano Ernesto
Bazán Hugo del Carmen.

TRE 1400
MDP 1630

→

Día 6 de junio de 1982

(Domingo)

La meteorología

En Malvinas el día transcurrió lloviendo, visibilidad de 5 Km. en las primeras horas reduciéndose a 1,5 Km. a las 19:00 hs.. Vientos moderados a fuertes. Esta situación impedía toda operación de ataque aéreo sobre objetivos terrestres o navales en el archipiélago.

La FAS

Ante la imposibilidad de ataques en el archipiélago, el Comando FAS ~~vuelca~~ volcó su atención a la interdicción estratégica:

1) **Desplegaron 4 aviones MK-62 de TRE a BAM MDP**

Con la tarea AON - a confirmar según E y R, se previó para el día siguiente la **OF Nº 1285.** Con el mismo propósito se envió la **OF Nº 2307,** un **~~HS-125,~~ indicativo.....** del Escuadrón Fénix que **despegó** de CRV a las 14:50 hs. **Tripulación**: Ten. Poggi, Alf. Mariani, S. P. Acosta, OCAT: Vcom. Pereyra. **Arribó** a .....a las .....hs.

~~Los MK-62~~ **despegaron** de TRE a las 14:00 hs. con el indicativo **NEGRO**. **Arribaron** a MDP a las 16:30 hs.

Se coordinó con el CAE la operación E y R de los dos B-707 requeridos BUQUE 1 y BUQUE 2: ~~Ese día [illegible]~~ efectuaron E y R desde las 05:20 / 06:00 hs. hasta las 18:16 hs. que arribaron a PAL S/N, no habiendo encontrado ningún ON enemigo. Ello motivó que la alerta de los Canberra estacionados en MDP fuera dejada sin efecto.

2) **Efectuó una salida de Diversión el Escuadrón Fénix**

* **OF Nº 2308**, un **LR-35**, indicativo **NIDO**. Nivel de vuelo 400. **Tripulación**: Cap. Juri, Ten. Herrera. **Despegó** de GRA a las 16:30 hs. a 52° 30' S / 61° 00' O. No hizo enlace con MLV debido a que el radar estaba fuera de servicio por viento (50 Kt.) **Arribó** a GRA a las 17:40 hs.

3) **Evaluación Sanitaria**

* Por **OF Nº 2533**, destacó 2 helicópteros **S 61 N** (Sikorsky), matrículas LV-CCL y LV-OMG, para evacuación sanitaria desde el Buque Hospital ARA *Bahía Paraíso,* que estaba atracado en Pta. Quilla. **Tripulación:**.....
.....

Nuestros Helicópteros operaron desde las 22:09 hs. hasta las 04:14 hs. del 7 de junio, evacuando a 131 heridos de Ejército, ARA y FAA. ~~Desde qué BAM salieron estos helos? SCZ~~ ?. Sólo quedaron a bordo 18 heridos graves.

La actividad enemiga

1) Cañoneo naval sobre nuestras posiciones:

a) **Desde las 02:00 hs. a las 02: 45 hs.**: cañoneo intenso sobre BAM MLV y posiciones terrestres propias en la defensa de Pto. Argentino, (BIM 5, Two Sisters, B. Art., RI 4)

b) **Desde las 22:00 hs. a las 23:00 hs.**: sobre Batería C del Grupo Art. 3

c) **Desde las 23:30 hs. a las 00:30 hs.**: Tres Fragatas efectuaron fuego naval sobre posiciones del BIM 5, RI 6, RI 3, Two Sisters y BAM MLV. En ésta última produjo tres heridos.

2) Actividad aérea

Fue muy escasa y se redujo a 7 PAC en las proximidades de la Flota (desde las 06:20 hs. hasta las 12:05 hs.) en radiales 080 / 090 de Pto. Argentino.

A las 10:35 hs. se produjo un ataque aéreo en el sector ocupado por el RI 3, con bombas, impreciso y sin daños (XZ-989 - Pook y X-133 MacLeod operando desde pista San Carlos).

3) Actividad terrestre

Los guardias galeses (fracciones) iniciaron un desembarco encubierto en Fitz Roy.

Continuó el helitransporte de tropas desde Darwin a Fitz Roy.

Las Fuerzas propias en el Archipiélago

1) Las ~~Fuerzas Terrestres~~

Entre las 10 y las 11 hs. efectivos del RI 4 con elementos de Ing. 1 M, se adelantaron para completar campos minados zona ..... y fueron atacados por patrulla británica (3 muertos y 5 heridos)

2) Las unidades del componente aéreo

En la BAM MLV, continuó la defensa pasiva contra el cañoneo naval (3 heridos). Los pilotos de Pucará mantuvieron alerta por turnos en el aeropuerto desde una hora

antes de la salida del sol hasta el anochecer, quedando personal de mecánicos, ~~de acuerdo a los aviones en servicio~~, durante la noche ~~en el mismo~~.

El resto se dirigió a dormir en el alojamiento en la cuidad. El Escuadrón VYCA cumplió sus tareas rutinarias, con problemas de viento arrachado ~~(2 hasta 50 Kt.)~~ que obligó a suspender la emisión del radar entre las 16:50 hs. y las 18:30 hs.

E y R.

F- 27 (T-45) BOLSA II

My. Osvaldo Botto CRV 0915

Cal. Roberto Salvarredi CRV 1245

SM. Altamiranda J.

Bassano C.

F-27 (T-42) PACÚ

UCom Luis Ronconi

" " Novais Jorge CRV 1410

Moreyra O " 1740

Morelli W

F-27 (T-44) TITÁN 1

Cap. Carlos Fillippi TRE 0850

" Testoni Guillermo CRV 1140

Brandana Alberto " 1450

Heredia Oscar López TRE 1650

x MAR

251

El Día 7 de Junio de 1982
(Lunes)

La Situación PROPIA

a) Aérea ~~propia~~:

La FAS no lograba ubicar blancos rentables navales o terrestres. El enemigo naval cada vez velaba mejor sus movimientos y nuestros medios de búsqueda no lograban localizarlos en tiempo y espacio. La meteorología de los días anteriores también conspiró contra este objetivo.

El enemigo terrestre, en movimiento, bien mimetizado y dispersado, tampoco permitía obtener objetivos materiales aceptables. Por lo tanto, todos los esfuerzos se concentraron, ese día, en la búsqueda de esa información. Al final del día comenzaron a perfilarse las intenciones anfibias del Eno en la zona Fitz Roy/Ba. Agradable.

Asimismo la FAS mantenía su intención de atacar en interdicción a ON en alta mar.

b) Terrestre ~~propia~~

Mantenía la defensa estática del aérea Puerto Argentino, algunos movimientos de Patrullas hacia las avanzadas británicas, duelo de artillería y reforzamiento de posiciones.

c) **Del enemigo**

a) **Terrestre**: Continuó el avance hacia las posiciones argentinas, reforzando especialmente el flanco sur (Fitz Roy - Puerto Enriqueta) por helitransporte (desde DWN/ San Carlos) y débiles desembarcos en dichas costas, de fracciones de la Br I 5.

b) **Aeronaval**: Continuó el hostigamiento naval sobre nuestras posiciones en Puerto Argentino, mientras que su arma aérea aumentaba sus patrullas contraaéreas y realizaba también algunos ataques a nuestros objetivos terrestres.

Los GR 3 ya operaban desde la pista en San Carlos.

La meteorología

a) **Área del continente**: Fuertes vientos en la zona de Chubut y Santa CRUZ, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego. Visibilidad superior a 10 km.

b) **Área de Malvinas**: Tiempo bueno parcialmente nublado. Visibilidad superior a 10 kilómetros. Y vientos del sector N/O de 10 a 20 kilómetros. En horas de la tarde aumentó la nubosidad y hubo lloviznas, visibilidad reducida a 5 kilómetros.

Las operaciones de la FAS

Con la situación descripta, las operaciones comenzaron con el Escuadrón Fénix.

Reconocimiento Fotográfico y diversión

OF 2309, 2 aviones ~~E~~ 35-A, **misión**: Reconocimiento Fotográfica Indicativo **NARDO. Tripulación**: ~~indicativo NARDO~~, Nº 1: P. Vcom. De la Colina, My. Falconier; Fot. Cap. Lotufo, Mec. S.A. Luna, Mec. Fot. S. Aux. Marizza, Matricula avión **T-24. Tripulación** Nº 2: P 1º Ten. Bianco, Ten. Casado, 1º Ten. Bonaz, C.1º Bornicen, **Despegaron** CRV a las 08:0[illegible]hs. y se dirigieron al punto A (51º 15' S / 60º 30' O.) a Nivel de Vuelo 400. En ese punto enlazaron con CIC MLV a las 09:00/09:05 hs. En el radar MLV estaban el 1º Ten. Romero, C.1º Nievas (ver información Esc. VYCA del 7 de junio de 1986) en este enlace hay desinteligencia con el CIC con respecto al procedimiento a seguir.

Ante la demora el **NARDO 1** comenzó un viraje por la izquierda y entonces el radar le ordenó que mantenga rumbo 090º, cambiando el guía el viraje a la derecha, en esa maniobra se alejaron unas 20 MN del punto A.

Solicitaron actualización de PAC; había 2, una a 140 MN al ~~E~~ NE y ~~otra 190 MN al ESE~~ y otra 190 MN al SE. En ese momento (09:06/10 hs.) el Copiloto del Nº 2 vio dos pequeñas explosiones sobre la superficie de la Bahía de San Carlos y luego dos estelas de misil que ascendían, ~~lo que fue~~ El guía ~~que~~ también lo vio, por lo que comenzó un viraje a la izquierda, se confirmó la visualización ~~con el guía~~ e informó al radar que regresaba y este le contestó que no había problemas con las PAC porque éstas también regresaban; entonces el guía le dijo al radar: *"Es una nave se vio en el terreno"* y le dijo al Nº 2 que se quede tranquilo.

Inmediatamente se escuchó decir al Nº 1: *"Me dieron, no hay nada que hacer"*...

El Nº 2 a 200 / 300 metros a la derecha del guía y 200 pies arriba vio una gran bola de fuego en el guía y la parte que quedo entera entró en tirabuzón *"perdiendo todo contacto"*.

El Nº 2 dio motor a pleno y se alejó rápidamente, eran ya las 09:13 hs. Las coordenadas 3' después eran 51º 11' S / 60º 22'O. Tuvieron interferencia en inglés en la frecuencia del Rr MLV en dos oportunidades (08:56 hs. y 09:06 hs.)

La versión inglesa (Libro *AWSA ETHELL* y *PRICE*):

> ***"Las misiones previas (de los Lear Jet) no habían encontrado oposición con misiles Sea Dart, sin embargo, ahora el destructor HMS EXETER era uno de los buques cubriendo el Estrecho de San Carlos. Sus operadores radar detectaron la aproximación de los aviones de reconocimiento y cuando el primero entró dentro del alcance, lanzaron un par de misiles".***

Luego detalló el derribo tal cual nuestra versión y finalmente dice:

296

LR-35 (T-23) E y R

CAP. Arques Miguel
TEN. Felice Enrique
Lugger E

GRA 1440

GRA 1540

KC-69

Gilberto Salvador SM (R)
Aguirre Guillermo (R) SM
B. Fattore Eduardo S Aux
Molina Néstor Angel SA
Caravaca Roberto SP

"Rodolfo De la Colina, fue a la muerte como un valiente.

El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate. Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas no había forma de abandonar el avión en vuelo. Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con 5 hombres a bordo cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island"(Isla Borbón).

El **NARDO** 2 **arribo** a CRV a las 10:40 hs. El Escuadrón Fénix con su jefe al frente entraba en la historia de las unidades heroicas de la F.A.A.

OF 2310, 2 aviones **LR-35 A.**, indicativo **PILA**, **Misión**: Diversión **Tripulación** (1) My. Velasco, Cap. Pane (2) Cap. Juri, 1° Ten. Herrera **despegaron** de GRA a las 08:20 hs. A punto B (51° 50' S / 62° 00' O) hicieron enlace con CIC MLV, escucharon los sucesos con el **NARDO** y regresaron a Grande, **arribaron** a las 09:50 hs.

Salidas de ataque y cobertura

OF 1286, 4 aviones **A-4B**, indicativo **POTRO**, **armado** con BRP 12". **Misión**: AON en brazo Fitz Roy. **Tripulación**: (1) 1° Ten. Bolzan C-204, (2) Vcom. Dubourg C-207; (3) 1° Ten. Sanchez C-240; (R) Ten. Arraras C-222.

Esta salida estuvo prevista sin REV, aunque desde las 08:38 hs. Estaba el KC y podía reabastecerlos al regreso de ser necesario. Los **POTROS despegaron** de GAL a las 08:30 hs se dirigieron al ON, 100 MN antes (08:57 hs. Regresó el reserva que **arribó** a GAL a las 10:20 hs. El resto continuó al ON y entró en enlace con el Rr MLV (08:45 hs.) comenzando el descenso y saliendo del lóbulo del radar (éste fue cortado debido a presunción de ataque Harrier contra su antena).

Los **POTROS** recorrieron la zona del ON y no encontraron blanco alguno por lo que regresaron (luego de impactar contra algunos pájaros el 1 y 3) y se dirigieron directo a GAL donde **arribaron** a las 11:30 hs. Nueva evidencia de la ausencia de blancos de que adolecía la FAS.

OF 1282, 4 aviones **A-4B**, indicativo **TRUENO**, armado con 3 BRP 12" **Tripulación**: (1) Cap. Varela (2) Ten. Roca, (3) Ten. Mayor, (4) Alf. Moroni, (R) Alf. Dellepiane. **Despegaron** de GAL a las 09:30 hs. Y se dirigieron directo al OM. Estaba previsto REV al regreso (10:46 hs.).

Su tarea era BOH a Nivel de Vuelo 300 sobre área Monte Kent, bajo instrucciones del CIC MLV. Pero a las 10:05 hs. La FAS (My. Torales) ordenó su cancelación por presencia estimada de fragata misilística en brazo Fitz Roy. La escuadrilla regresó, **arribó** a GAL a las 10:00 hs.

REV 1 avión **KC-69**, indicativo **FIERRO**. **Tripulación**: Vcom. Cano, Cap. Hrubick, Vcom. Servatico. **Despegó** de GAL a las 08:30 hs. y se dirigieron a 52° 00' S / 66° 00' O. y desde allí con rumbo 090° al encuentro

297

E y R día 7- jun.

F-27 - (T-45) BOLSA II

My. Botto Osvaldo CRV 0900

" Salvarredi Roberto " 1230

SM. Altamiranda J " 1455

Bassano C " 1800

F-27 (T-42) PACÚ

Vcom. Ronconi Luis CRV 1350

" " Novais Jorge " 1720

CP. Moreyra O.

Moulli W.

F-27 (T-44) TITÁN 1

CAP. Testoni Guillermo

" Fillippi Carlos TRE 0850 } x

Brandana A. CRV 1230 } MAR

Heredia O. CRV 1500 }

TRE 1710 }

de los **TRUENOS** cuando estos ingresaran, pero al cancelarse la salida de éstos también regresó el **FIERRO** (11:00 hs.), que **arribó** a GAL a las 11:30 hs.

d) **OF 1284**, 2 aviones **M-III**, indicativo **RAYO**, **armado** con MATRA **Tripulación**: (1) Cap. González, (2) My. Sánchez. Cobertura a Ella Trueno, **Despegó** de GAL a las 10:08 hs. y también fue cancelada por la FAS. ~~Debe aclararse que~~ El radar MLV en ésos momentos estaba cortado debido a un ataque de Harriers sobre el tanque de agua de Puerto Argentino (09:40 hs.) (a 300 metros del radar) con cañones y bombas.

3) Ataque a objetivos navales - Interdicción

La E y R lejana de los dos B-707 tampoco ese día localizó objetivos navales rentables (el Buque 2 ~~piloteó~~ un carguero en (42° 35' S / 48° 16'O.) y ARA informó que no era propio).

4) Intentos de cruce a BAM M[1]

Ese día la FAS lanzó dos **C-130** desde GAL) que no pudieron aterrizar en

Debido a la presencia del Eno en incremento del cañoneo naval. Las llega hacían cada vez más riesgosas en la apro

5) E y R cercano

Se cumplieron desde SCZ, las rut (de 09:30 a 12:00) **Tripulación** Alf. **PLATINOS I y II** (de 15:00 a 18:00 hs.)

6) Despliegue

La FAS ordenó que un Escuadró que el Escuadrón de apoyo de M-5 existe para aumentar la autonomía de estos últi SJU.

Los sucesos del archipiélago

Fue un intenso día en el cual se nc la voluntad de nuestros defensores de Puert

Al amanecer y hasta las primeras artillería de las posiciones terrestres enemig

[1] Archivo Malvinas. Dirección de Estudios Históricos

A las 05:10 hs. aparecieron las primeras PAC y se mantuvieron hasta las 18:41 hs.

A las 09:40 hs. tres Harriers atacaron el tanque de agua de la ciudad y cañonearon, imprecisamente, el sector de del RI 3. Durante prolongados periodos todas las posiciones recibieron fuego de artillería terrestre enemiga.

A las 23:20 hs. se intensificó el ataque con cañoneo naval, hasta las 03:30 hs. del día siguiente.

Era
~~Es~~ muy poco más que refugiarse y esquivar los ataques (caso del radar MLV) lo que el personal de la F.A.A. ~~puede~~ podía hacer.

Relato My. Oliva

"Aún con fuego naval había tareas que realizar, ~~igualmente, así;~~ ~~Entre~~ bombardeo y bombardeo aprovechamos para trasladarnos desde el pueblo al Aeropuerto (y viceversa), especialmente para asistir a las tripulaciones de Hércules, actualizándoles la situación, llevar y traer correspondencia (tan importante para mantener la moral y el ánimo en los combatientes), controlar la carga recibida (que muchas veces desaparecía), colaborar en la carga y traslado de heridos, etc.

Cuando me enteré que trasladaban al My. ~~Puma~~ Puma (mi amigo, muy golpeado ~~por~~ y herido por su eyección) fui ~~rápidamente~~ a despedirlo y darle algunos cigarrillos para el cruce, muy a pesar de los médicos, pero lo vi tan mal que pensé que era mejor su tranquilidad, "fumando"

Al día siguiente ~~se encontraron con~~ amanecieron las calles de Puerto Argentino cubiertas de hielo. Ello ~~les~~ dificultó ~~su~~ el traslado a la BAM.

En horas de la mañana, un Harrier GR 3 sobrevoló posiciones del BIM 5 y fue aparentemente dañado por fuego concentrado de fusilería de la Ca. Mike. Se alejó humeando.

El día 8 de Junio de 1982
(Martes)

Situación

El enemigo ~~t. terrestre~~ completaba su cerco sobre Puerto Argentino y solo esperaba que la Br I 5, en el flanco Sur, lograra su aptitud para encarar el ataque final con las demás unidades, ya listas y hostigando las defensas ~~argentinas~~ Propias desde el NO y Oeste.

Para lograr este apresto, la Br I 5 (del Gen. Antony Wilson) debía finalizar el desembarco anfibio de algunas unidades (guardias galeses y escoceses) en la zona de Puerto Fitz Roy, y otras hacia la misma zona helitransportadas, ambos movimientos procedentes de la cabecera de playa en San Carlos.

El Carrier Battle Group, había ya casi finalizado su principal tarea y se empeñaba ahora ~~principalmente~~ en el apoyo de fuego naval a las operaciones terrestres, al tiempo que empleaba su arma aérea en el apoyo aéreo directo (los GR 3) y en la defensa contra aérea (los FRS 1) en toda la extensión del archipiélago ~~y el mar~~, donde operaba la Task Force.

La intención de la FAS

Como en días anteriores, la FAS mantenía su objetivo de ataque a buques, dentro de lo posible logístico o de transporte de tropas, considerándolo el más rentable, ~~aunque~~ a los que no había podido ubicar con precisión y oportunidad. Este día lo iba a lograr.

Mientras ~~el~~ el Estado Mayor planificaba las salidas de ataque a OM ~~del~~ dentro del radio de acción de ~~sus~~ los caza bombarderos y perfeccionaba todos sus medios de detección ~~e información~~ para ~~lograr~~ ubicarlos, inició las operaciones ~~con el complejo ataque~~ de interdicción.

Los ataques en Bahía Agradable

A las 10:26 hs. el Comando FAS recibió información del CIC MLV que había movimientos de buques en la zona de Punta Fitz Roy; serían dos buques grandes y otros chicos. Se estimó un posible desembarco. Entonces la FAS inició una nueva ~~una nueva~~ operación ~~de~~ que los británicos llamaron "El día más negro de la flota"

Primer empleo

Se Lanzaron sucesivamente dos Ellas de A-4B, dos de M-5 para AON y otras dos más de M-5, sólo con cañones (3 x 1300), para diversión.

Previo a ~~las~~ estas salidas ~~de combate~~ decoló el reabastecedor **PARCA, 1 KC-130**, (Vcom. Cano, Cap. Hrubick, Vcom. Servático) despegó de GAL a las 11:57 hs. al PCRA (52° 00' S / 66° 00' O.)

a) **OF 1289,** 4 aviones **A-4B,** indicativo **MASTIN, armado** con
Misión: AON. **Tripulación Nº 1**: 1º Ten. Filippini (C-250), **tripulaci**
2: Ten. Galvez (C-214), **tripulación Nº 3**: Ten. Antiero (C-237), **tripu**
Nº 4: Alf. Gómez (C-230). **Despegaron** de GAL a las 12:20 hs
dirigieron al REV.

b) **OF 1290,** 4 aviones **A-4B** indicativo **DOGO, armado** con 3 BR. M
AON **Tripulación Nº 1**: Cap. Carballo, **tripulación Nº 2**: Ten.
tripulación Nº 3: 1º Ten. Cachón y **tripulación Nº 4**: Alf. Ca
Despegaron de GAL a las 12:30 hs. Y se dirigieron al REV.

Desde el PCRA regresaron por TEC, indicativo **MASTIN 1** y **3** y

Quedaron constituidas luego del REV, dos secciones (5 aviones) "**DOGOS**": (1) 1º Ten. Cachón, (2) Alf. Carmona, (3) Ten. Rinke y "*Mastines*": (1) Ten. Galvez, (2) Alf. Gómez, y continuaron hacia el OM, pasaron rasante por la zona y vieron helicópteros y tropa, pero no buques; ~~a las 14:55 hs~~ al finalizar el recorrido iniciaron un viaje a la derecha y ahora sí, más el Sur, avistaron a dos buques de asalto de la flota auxiliar: el *Sir Tristan* y *Sir Galahad*.

Los **DOGOS** se lanzaron sobre el *Galahad* y el Nº 1 arrojó sus bombas que hicieron impacto en el centro de la estructura; el **DOGO 2** observó impactos directos pero a él no le salieron las bombas; el Nº 3 ratificó los impactos de **CACHÓN** y lanzó sus bombas, las que pegaron largas, rebotaron en el agua y explotaron en la costa donde gran cantidad de personal y material fueron afectados ~~por dichas explosiones~~.

Entraron acto seguido los dos **Mastines** que, debido al humo que ya cubría el buque atacado, se dirigieron al *Sir Tristan*; al frente quedó el **MASTIN 2** (Alf. Gómez) cuyas bombas dieron en la línea de flotación, (observadas por el **MASTIN 1**) y finalmente atacó Galvez que lanzó apuntando al mismo lugar, estimando haber pegado.

Lograron destruir a los dos buques (uno se hundiría a poco (*Sir Galahad*) y el otro, irrecuperable, fue trasladado al museo (UK). (*Sir Tristán*). **El MASTIN 2** regresó con su TER central destruido por impactos. Los **DOGO / MASTINES, aterrizaron** en GAL a las 15:30 hs.

c) OF 1291, 3 aviones **M-5,** indicativo **PERRO, armado** con 2 BR. **Misión:** AON Fitz Roy. **Tripulación (1)** Cap. Ronde, (2) 1º Ten. Gabari, (3) 1º Ten. Ratti. **Despegaron** de GRA a las 13:00 hs.

Regresan GRA a 15:00

Relato 1º Ten. Ratti

Se ingresó por el Sur (I. San Jorge) la aproximación a la "Rada Agradable" se hizo sobre la costa. ~~Cruce~~ con fragata ingresando a la Rada por el sur. ~~Fue~~ artillería antiaérea.

Visualizo un impacto (posible misil) entre Nº 1 y Nº 2 sobre el mar. ~~Al Nº 3 (1ºTen. Ratti)~~ sale sólo una bomba (BR) por falla de programador de tiro; en filmación ~~(ilegible)~~ se observan los impactos de cañones ~~(ilegible)~~

2

257

Al regreso había meteorología mala. El radar informó sobre persecución de PAC hasta salir de la Isla Soledad."

Relato 1º Ten. Gabari

"La fragata no estaba estacionada, si no que estaba ingresando a la Bahía. Al verla al Sur de nuestra posición y casi lateral a la Ella, realizamos un viraje de casi 270º por izquierda para enfrentarla desde tierra hacia el mar.

Al finalizar el viraje la Fragata había realizado 180º y trataba a toda velocidad de colocarse en mar abierto.

Durante la aproximación traté de observar la matrícula de la Fragata y pude ver F-16, que no puedo asegurar hayan sido todos los números que tenía.

Yo también lancé las bombas aunque creo improbable que hayan pegado (era la primera vez que realizaba tiro en Dagger).

El único avión que recibió impactos fue el mío. Tenía varias esquirlas ~~(creemos)~~ en el tanque externo izquierdo de combustible".

d) **OF 1292,** 3 aviones **M-5**, indicativo GATO, **armado** con 2 BR. **Misión**: AON Fitz Roy. **Tripulación** (1) Cap. Cimatti, (2) My. N. Martínez, (3) Ten. Antonietti. **Despegaron** de GRA a las 13:00 hs.

Relato Cap. Cimatti

"El día 8 de junio de 1982 despegan dos escuadrillas de Tres aviones M-5 Dagger cada una (PERROS y GATOS) a las 13:00 hs, con el propósito de atacar unidades navales ~~enemigas~~ en ~~la zona de~~ Bahía Agradable. A pocos minutos del despegue el numeral 3 de los GATOS debe regresar por parabrisas astillados ~~por lo que~~ quedan los PERROS ~~con los numerales formando~~ a la derecha del avión LEAR y ~~la sección~~ GATOS (Cap. D Anibal Cimatti Nº 1 My. Martínez Nº 2) a la izquierda.

A 160 MN antes al OM ~~se inició el descenso para continuar con~~ se inició la navegación rasante en formación fluida 1000 metros entre escuadrillas. Había lluvia intensa. Al llegar a la zona del OM se avista ~~nuestra~~ a nuestra derecha un buque.

Inmediatamente giro hacia la izquierda con rumbo al continente; por experiencia se sabían que muchos aviones que habían realizado virajes sobre el mar habían sido derribado por los misiles de los buques.

Enfrentamos el buque con rumbo general 160º; primero los tres aviones de la escuadrilla "PERRO" y luego los dos de la "GATO".

En nuestra corrida final se pudo apreciar nutrido fuego de artillería por los piques en el agua y las explosiones negras en el cielo de los 40 mm.

Todos los aviones lanzaron sus bombas salvo el Nº 3 (1º Ten. Ratti) que no pudo efectuar el disparo ~~de los mismos~~ por problema en el programador. Se voló 10' rasante y luego se comenzó en ascenso a nivel de vuelo 320.

Al aterrizaje se pudo comprobar un pequeño impacto en uno de los tanques del numeral 2 de la escuadrilla "PERRO".

Nota:

Hay varias versiones inglesas que acusan el ataque sobre la Fragata HMS Plymouth. Pero, si bien no coinciden entre ellas respecto a los daños, si lo hacen en cuanto a su posición, en medio del Estrecho San Carlos, Costa Oeste, frente a DWN; cosa que no coincide con nuestra ubicación de la Fragata atacada por PERROS y GATOS (Rada Agradable). Lo que si esta comprobado por testigos visuales propios es que esa Fragata se alejó humeando, mar adentro, de Rada Agradable.

Los **PERROS** y **GATOS arribaron** a las 14:58 y 14:59 hs. respectivamente en GRA sin otra novedad.

e) **OF 1293**, 3 aviones **M-5**, indicativo **CARTA**, **armado** con cañones. **Misión**: Diversión Islas Salvajes. **Tripulación (1)** Vcom. Villar, **(2)** Ten. Daniel Valente, **(3)** 1º Ten. Callejos. **Despegaron** de SJU a las 13:20 hs. ~~Despliegue Escuadrón M-5 a GAL~~ ~~14:30 [illegible]~~

f) **OF 1294**, 3 aviones **M-5**, indicativo **SOBRE**. **Despegaron** SJU a las 13:25 hs. **armado** con Cañones. **Misión**: Diversión Islas Salvajes. **Tripulación**: **(1)** 1º Ten. Musso, **(2)** Ten. Aguirre, **(3)** Cap. Maffeis.

Ambas escuadrillas se dirigieron hacia el OM simulando una operación de ataque por ruta directa.

Llegaron a Islas Salvajes sin encontrar oposición ~~contra~~ aérea.

La meteorología se presentaba con nubes bajas y lluvias en algunos sectores. Regresaron a ~~SJU~~ GAL donde arribaron a las 14:50 hs. (CARTA) y a las ~~14:59~~ 15:25 hs. (SOBRE) ~~[illegible]~~.

Relato My. Oliva

"La primera información sobre el desembarco la recibí en Operaciones, hice confirmar la presencia de los buques en Ba. Agradable con el BIM 5, con el Regimiento que se encontraba al Sur y con nuestra ROA, antes de avisar a la FAS.

Sugerí a la FAS que enviaran a los aviones atacando desde el Sur, para lograr mayor sorpresa.

En el momento del ataque había una PAC muy próxima. Había una gran tensión en ese momento entre los que estábamos allí (por la presencia de la PAC); algunos me sugirieron que hiciera suspender el ataque, pero estaba tan seguro de la sorpresa, que decidí no hacerlo.

Mi apreciación fue correcta: El éxito de esta primera oleada fue total y realizada en las "narices de los ingleses". Posteriormente, condicioné la segunda oleada al factor "rapidez", para mantener la sorpresa y sabiendo que aún las tropas atacadas no habían tenido tiempo de rehacerse.

Manifesté a la FAS: "que era preferible 1 avión Ya y no 10 dentro de dos horas".

Lamentablemente esto no pudo ser, quizás por la euforia del éxito del primer ataque, después de muchos días de espera para la acción o porque ya estaba planificada la segunda oleada. En ella tuvimos más perdidas".

Segundo empleo

Mientras se ejecutaba el primer empleo, que confirmaba la presencia de los buques y sin saber aún los resultados del mismo, la FAS ordenó un segundo empleo contra los OONN y como alternativa OOTT en la cabeza de Playa Establecimiento Fitz Roy. Estas escuadrillas se encontraban decolando al regreso de la primera oleada; se había perdido ya, el factor sorpresa, y eran esperadas por el enemigo ~~aéreo~~ que había reaccionado y se encontraba, con un máximo esfuerzo, patrullando esta área. Así salieron:

a) **OF 1297,** 3 aviones **A-4B**, indicativo **MARTILLO armado** con 3 BR. **Misión**: AON y Establecimiento Fitz Roy. **Tripulación**: **(1)** 1° Ten. Berrier C-212, **(2)** Alf. Vázquez C-228, **(3)** 1° Ten. Sánchez C-231. **Despegaron de** GAL a las 15:00 hs.

b) **OF 1296**, 3 aviones **A-4B**, indicativo **MAZO armado** con 3 BR. **Misión**: AON y Fitz Roy. **Tripulación (1)** 1° Ten. Bolzan C-204, **(2)** Alf. Dellepiane C-239, **(3)** Ten. Arraras C-226. **Despegaron** a GAL a las 15:09 hs.

* Ambas escuadrillas se encontraron en el REV (PARCA), en la posición Prevista Nivel de Vuelo 100.

Eran las 15:45 hs. Previamente al REV se volvió el **MARTILLO 1** por TEC. (Oxigeno) **Arribó** a GAL a las 16:30 hs. Posterior al REV retorno el **MAZO 2** (oscilación RPM). Quedó entonces la escuadrilla integrada por (1) 1° Ten. Bolzan, (2) Ten. Arraras, (3) 1° Ten. Sánchez (4) Alf. Vázquez. **Arribaron** rasante por la costa Sur de Isla Soledad, cruzando chubascos y sobrevolaron la zona del OM pasando al N de Puerto Fitz Roy.

Recibieron nutrido fuego de A.Aé. Siguieron, vieron los buques previamente atacados (humeantes en Ba. Agradable) a su derecha, y sobrepasando los mismos iniciaron viraje a la derecha, en contacto ahora con el Radar MLV, quien les indicó que el blanco se encontraba más al O de la posición de la escuadrilla.

Estaban ya sobre el agua, todavía al E de Ba. Agradable, observaron un lanchón de desembarco navegando rápidamente hacia la costa. Entonces el N° 3 (Sánchez) vio a su derecha y arriba, a 2 Sea Harriers lanzando sus misiles. Uno impactó en el N° 4 (Alf. Vázquez que explotó y el segundo impactó en el N° 2 (Ten. Arraras) a quien se lo vio eyectarse y abrir su paracaídas en la zona ocupada por el enemigo, pero no fue recuperado.

También el N° 3 observó que el N° 1 (1° Ten. Bolzan) efectuaba su lanzamiento sobre un lanchón (Foxtrot 4), el que fue alcanzado y se hundió) iniciando luego viraje por la izquierda (mar) realizando bruscas maniobras evasivas perdió todo contactó con él. Entonces el N° 3 (1° Ten. Sánchez) abortó su ataque y escapó de la persecución de los Harriers.

Llegó al REV, con impactos de esquirlas A.Aé. y luego a GAL donde **Arribaron** a las 1[illegible]:[illegible] hs.

Quedan para siempre 3 halcones más como centinelas eternos en nuestro archipiélago.

La versión británica (Libro AWSA, pág. 195/7):

"Por el resto de la tarde los PAC patrullaban los cielos alrededor de Fitz Roy, pero con los portaaviones lejos en el Este y la pista terrestre de San Carlos temporariamente F/S, había frecuentes ausencias en la cobertura aérea. El atardecer se aproximaba rápidamente, cuando el Lt Dave Morgan y LT Dave Smith (RAF) del Sgdn 800, arribaron al área.

Mientras orbitaban al límite de Choiseaul Sound a 10.000 pies, columnas de humo negro se elevaban de los aún ardientes buques y se esparcían hasta 10 millas al norte, como un hecho dramático del horror de le guerra. Abajo del avión un pequeño lanchón de desembarco emergió de este Estrecho, Morgan chequeó con su buque control y comprobó que era propio. Entonces vio atrás del lanchón a un avión que se le aproximaba desde el SE en vuelo bajo.

A bordo del lanchón, que pertenecía al HMS FEARLESS y que iba de Pradera del Ganso a Fitz Roy, el C.1° M. Price había justo dejado su lugar, a la sombra de un Land Rover que lo protegía de la espuma, para pedir un libro prestado a un camarada:"... Súbitamente sentí un "Jushh" y una masa gris pasó sobre mi cabeza, luego una bomba explotó 20 metros larga.

Enseguida otra bomba impactó en el buque y lo próximo que sentí era que volaba y me estrellaba contra uno de los traillers. Esto fue lo ultimo que vi por una semana.

Seis hombres muertos en el ataque, el lanchón se hundió más tarde, luego de rescatarse sus sobrevivientes

Morgan ya estaba en picada cuando las bombas explotaron: "Di a pleno invertí y me lancé hacia él. En la picada me di cuenta que había 2 aviones más que seguían al primero. Uno impactó una bomba a popa del lanchón que explotó furiosamente, eso me encoletizó.

Cuando estaba a 2000 pies vi un cuarto avión. Decidí ir por él. En la penumbra Morgan pensó que los aviones enemigos eran Mirages, pero en realidad eran Skyhawks del Grupo 5.

Mientras tanto el Sea Harriers seguía en una picada con potencia a casi la velocidad del sonido "Me coloqué atrás pero, con velocidad superior, el avión se me hacia rápidamente más grande en mi parabrisas.

Enganche mi misil alrededor de 1.500 yardas y disparé a 1.000 yardas.

Mi misil hizo un pequeño corcovo y luego se lanzó hacia él explotando cerca de su empenaje, hubo una bola de fuego y las partes comenzaron a caer al agua.

No hubo reacción alguna de los otros, interesados en salir del blanco, sin intentar cubrirse recíprocamente.

Ya casi sobrepasando, Morgan viró hacia el segundo A4. Su piloto pareció haberse anoticiado porque inició un viraje a la izquierda, Morgan enganchó su segundo Sidewinder y disparó: "Creo que él lo vio venir porque revirtió el viraje, pero el misil también revirtió, cruzó delante mío y se dirigió a él cuando ya había virado unos 40º, la explosión lo partió en la raíz del ala y se estrello en el agua.

Ahora quedaban dos y aún los Harriers los tenían a tiro.

Habiendo disparado sus dos misiles, Morgan inició un rápido ascenso vertical para quedar fuera de la trayectoria de Smith que lo seguía; ahora era su turno; apuntó el misil que había seleccionado a uno de los aviones que tenía al frente, escuchó la señal de enganche en sus auriculares que confirmaba que la cabeza del misil infrarrojo había adquirido el blanco y presionó el botón de disparo.

El recuerda "Hubo un brillante flash y un zumbido cuando efectué el lanzamiento, que sacudió suavemente mi avión.

Seguramente el Mirage estaba bajo o demasiado rápido o lejos... Observaba con una suerte de fascinante impotencia.

Todo parecía haberse detenido aunque en la realidad mi Sea Harrier iba rozando las olas a mas de 10 MN por minuto. Luego la penumbra se iluminó por otra explosión y consecuente bola de fuego.

El, debe haber estado volando tan bajo que el impacto del misil en el avión y el de éste contra el suelo parecieron simultáneos. (16:30 hs. Aproximadamente).

Volando el 4º avión, el Ten. Héctor Sánchez fue un espectador impotente ante los derribos de sus camaradas; todo había sucedido tan rápidamente.

El Skyhawk, ~~[illegible]~~ explotó ~~[illegible]~~ impactado en la cola, lo que lo desintegró.

El piloto se eyectó pero su paracaídas estaba incendiado... "Sánchez eyectó sus tanques externos, dio a pleno y se mantuvo rasante alejándose del área tan rápido como le fue posible. Ninguno de los otros tres pilotos sobrevivieron.

Desde el principio al fin el combate había durado menos de un minuto y medio."

hasta que DEP. de GAL a las 11:55,

c) El reabastecedor, indicativo PARCA 1 luego de reabastecer al avión del 1° Ten. Sánchez detectó una pérdida de combustible ~~en el 130~~, iniciando el regreso ~~[illegible]~~ ~~ARCA a GAL 17:55~~ Propia

A las 17:45 hs. y ~~[illegible]~~ a 10 MN de GAL se declaró en emergencia ~~[illegible]~~ logrando **arribar** ~~[illegible]~~ a las 17:56 hs.

Relato Vcom. Cano

"KC-130 TC-69, indicativo PARCA 1. Tripulación: Vcom. Cano (Alfredo), Cap. Hrubik, Vcom. Servático (Eduardo), S. M. (R) Gilliberto, S.M. (R) Aguirre, S. Aux. Fattore, S. A. Molina. y Caravaca R. (Juan)

Orbitaba en el punto asignado a la espera del regreso de las últimas escuadrillas que cumplían misiones en las islas, cuando escuché los reiterados llamados del MARTILLO 3, 1º Ten. Sánchez, al CIC GAL. Estableciendo el contacto radial ~~este~~ (los) notificó ~~al PARCA~~ su intención (c) de eyectarse en proximidad del buque de rescate. Efectuado ~~[illegible]~~ los cálculos, ~~se determinó~~ (le indicamos) un punto de reunión próximo a las islas, estableciéndose ~~[illegible]~~ Nivel de Vuelo 290 como nivel de REV.

Próximos al punto ~~el reabastecedor que estelaba por~~ y mientras estelabamos con los ~~sus~~ cuatros motores, ~~fue~~ (fuimos) avistados por el MARTILLO 3 produciéndose el enganche cuando tenía menos de 500 Lbs. de combustible.

estelando,

Debido al nivel elevado para este tipo de operación se produjo una fuerte perdida de combustible en la válvula de reabastecimiento [illegible] que [illegible] se hizo controlable por debajo de Nivel [illegible] 100.

Próximo a GAL, ~~el PARCA que había~~ habiendo volado y entregado más combustible de lo debido ~~a raíz de la~~ tuvimos una emergencia por rueda de nariz trabada en posición "arriba". Siendo superado el inconveniente luego del segundo procedimiento de extensión de emergencia. Aterrizamos sin novedad.

d) **OF 1298**, 4 aviones **A-4C**, indicativo **YUNQUE**, **armado** con 3 BRP - **Misión**: AQT en Fitz Roy. **Despegaron** de SJU a las 15:30 hs. **Tripulación**: (1) Cap. Mario Caffarati, (2) Ten. A. Zatara, (3) Ten. Daniel Paredi, (4) Alf. Carlos Codrington. Navegaron hacia PCRA donde doble T reabastecieron del **PARCA 2.**

El N° 4 Cargó 1.000 litros menos (debido a problemas en sus sistemas de combustible). Cuando arribaron a 100 MN del archipiélago y volando sobre tope de nubes medias y chaparrones aislados, descendieron a rasante. La visibilidad estaba reducida por bruma y hora crepuscular.

Adoptaron formación tendiente a la línea.

Escucharon llamados del CIC MLV pero no contestaron.

Unas 5 MN antes del OM (Establecimiento Fitz Roy) el guía avistó al *Sir Galahad* ardiendo en su parte media.

No avistaron PAC y el terreno se desdibujaba por falta de luz, pudieron ubicar el blanco por los fogonazos de la 1ª A.Aé. (que era intenso desde el frente y costados).

Efectuaron el lanzamiento ~~general y~~ en salva, cuando el equipo de navegación Omega del guía indicó el blanco (unos 1.000 metros dentro del terreno). Escaparon bajo nutrida defensa antiaérea que provenía del Establecimiento y de los cerros del norte. Al no tener crepúsculo de frente se veían con nitidez los misiles, facilitando la evasión.

Lamentablemente el 3 y 4 no lanzaron sus bombas y se les trabaron los cañones ~~(fallas técnicas u oposición A.Aé.)~~

En el regreso, el N° 3 avistó un avión enemigo que orbitaba a 4.000/5.000 pies por lo que continuó rasante.

Logro conectar con el **PARCA 2** que lo reabasteció. ~~aunque~~ ÉL también tenia perdida de combustible, por lo que siguió conectado al reabastecedor hasta próximo a la Base.

Los **YUNQUES arribaron** a SJU a las ~~17:51 hs. (1), a las 17:51 hs. (2)~~ 1800 hs el 1 y el 2 y a las 18:30 hs. ~~(3), a las 18:30 hs. (4)~~ el 3 y el 4.

La versión británica dice (Libro AWSA, pag. 195):

"La fuerza Aérea Argentina había demostrado contundentemente que todavía estaba en el negocio, pero los subsiguientes ataques (los del 2º empleo) encontraron defensas más fuertes y poco pudieron lograr.

A poco de las 17:00 hs. PM el Cap. Caffarati lideró una escuadrilla de 4 Skyhawk en el aérea, donde recibieron una recepción muy caliente de los infantes en tierra y las ahora reposicionadas baterías RAPIER.

Desde los costados de los cerros, pensé que me alcanzaban. Repentinamente mi avión vibró por lo que parecían 2/3 martillazos. Miré mi temperatura y ~~taquillero~~ pero no indicaban nada normal", recordaba el Alf.

Codrington a la cola de la formación.

Vi no menos de 6 misiles subiendo hacia nosotros desde el terreno. Uno explotó muy cerca de la cola del Ten. Paredi, otro venia derecho hacia mí, instintivamente di pleno y ejecuté un viraje muy escarpado y misil me paso por debajo.

Los 4 Skyhawks tuvieron misiles explotándoles muy cerca, estos lo hacían al límite de su alcance.

Los aviones de Paredi y Codrington recibieron impactos de armas livianas y ambos salieron con sus tanques pinchados. Se las arreglaron sin embargo, para encontrarse con el KC-130 reabastecedor y se enchufaron, luego el trío puso rumbo a Río Gallegos (en realidad era a SJU).

Sólo cuando tuvieron su base a la vista, los pilotos rompieron contacto y se dirigieron directo al aterrizaje."

e) Cobertura aérea

En este segundo empleo también fue utilizado el sistema M-III para cobertura y diversión, simultáneamente a la ejecución de las operaciones de ataque.

* **OF 1300,** 2 aviones **M-III**, indicativo **FLECHA**, **armado** con MATRA MAGIC. **Misión**: Cobertura. **Tripulación**: **(1)** Cap. Arnau, (2) My. Luna. **Despegaron** a GAL a las 16:00 hs.

* **OF 1301**, 2 aviones **M III**, indicativo **LANZA**, **armado** con MATRA MAGIC. **Misión**: Cobertura. **Tripulación**: **(1)** Cap. González, (2) Cap. Ballesteros. **Despegaron** a GAL a las 16:00 hs.

Arribaron a la zona enlazando con Radar MLV.

Estando La sección **FLECHA** a Nivel de Vuelo 320 el Radar, MLV le informó que tenía una PAC a 12 MN en la cola.

mientras tanto Ingresaba ya la Sección **LANZA** y MLV le ordenó interceptar a dicha PAC. Esta PAC, al advertir la maniobra descendió rápidamente y el CIC perdió contacto. Eran las 16:45 hs. **FLECHA** y **LANZA** regresaron sin otra novedad, **arribaron** a GAL a las 17:40/ 18:00 hs.

Caía la noche en el TOAS, los buques en Ba. Agradable, seguirían ardiendo. ~~La oscuridad velaba los dolores físicos y morales de un intenso día de combate~~.
HABIA transcurrido un intenso día de combate.

3) El Escuadrón Fénix

Lear Jet E y U FENIX

L J 35 A (T-21)

Cap. González Ostero de Rafael
Cercado Gustavo
Mondolo O.

CRV 0910
CRV 1410

~~También~~ ese día, ~~1982~~, el Escuadrón Fénix c

a) **OF 2318**, 1 LR, matric
Cap. Juri, Ten. Felice. GR
GRA a las 17:30 hs. Apoy
GRA a las 20:40 hs.

b) **OF 1291**, 1 LR, sin in
Misión: Guiado Ellas PEF
hs. Voló hasta 40 MN de
~~16:40~~ hs. Sirve de
14:59

Esta ~~era~~ fue la última salida operativa del ~~glorioso~~ destacado Escuadrón Fénix.

La Patria y la F.A.A. no olvidarán ~~nunca~~ su existencia. Sus hombres, civiles y militares que tripularon sus disimiles aviones ~~de dotación~~ de la F.A.A. y del ámbito civil, que asombraron con su ingenio, capacidad profesional, vocación ~~aérea militar,~~ y coraje indiscutible, llevan en su corazón el orgullo argentino del deber cumplido.

Los sucesos en Malvinas

Aparte ~~de nuestro exitoso~~ del ataque a Fitz Roy, ese día sucedieron otros hechos menores ~~en nuestro archipiélago:~~

1) Se accidentó un GR 3 Matricula XZ-989 (Wg. Cdr. Peter Squire) en la pista terrestre en San Carlos. El avión quedó inutilizado y la pista F/S toda la tarde.

2) **Intento de enlace**: ~~En fre uencia 4.500~~ A las 10:45 hs. El enemigo intentó efectuar un enlace entre el Vcom. Costa, prisionero y a bordo de un buque de la Task Force y el Brig. Castellanos (CATOM); no se lo atendió por orden del Brig. Castellanos.

311

NO

E y R

C-130 (TC-68) MATILDE

V Com Vianna Alberto | x Aje dice Recon. Ofensiva

Cf CAP. Valle Andrés PAL 0600

" CAP. Cerrutti Roberto " 1720

" Razzini P.

Nazzari C. ¡CONSULTAR!

4 MK Ella NEGRO?

F-27 (T-45) BOLSA II

May. Salvaredi Roberto CRU 0915

My Botto Osvaldo " 1205

Altamiranda J " 1515

Bassano C. " 1805

F-27 (T-42) PACÚ

Vcom. Novais Jorge CRU 1405

Vcom. Ronconi Luis " 1725

Moungra O.

Morelli W.

Un C-130, Matrícula TC-68.
TRIPULACIÓN - Ucam Alberto, Vianna
- Cap Andres, Valle.
- Cap Roberto, Cerutti
- Cap Pedro Esteban, Rozzini
- S Aux Carlos Domingo Maggiani NAZZARI
- S Aux Juan Eduardo Marmoni X
- C 1º Carlos Alberto Ortiz X 6:00
Despegó de PAL a las 06:30 hs,
y Arribó a PAL a las 17:44 hs, 17:20
en una tarea de Exploración
y Reconocimiento.

ya está agregado

día 8 agregar esta misión de EXPL. y Rec.

Misión 3434

3) **Fuego Naval**: A las 23:00 hs. comenzó el bombardeo naval y terrestre sobre el área de Puerto Argentino.

ya está pasado -

REV día 8 - Jun

TC - 70 - (C-130)

Vcom. Pessana Enrique

Ma TTE. Vaccaro Gerardo

My. Gómez Eduardo

Cumino M

Martínez L

Ardizzoni O

Amengual M

Manyszyn A

CRV 1135

CRV 1850 -

12

268

está posada

El día 9 de junio de 1982

(Miércoles)

La situación

Sin duda, los ataques de la FAS en ~~la~~ Bahía Agradable, causaron un trastorno imprevisto en el plan enemigo para capturar Puerto Argentino. La FAS esperaba, honestamente, que nuestra FFTT en el archipiélago, hicieran una maniobra de infantería que aprovechara esta nueva situación creada.

Pero no fue así, nuestras fuerzas no podían ya intentar un avance en la zona. Con más efectividad, nuestra artillería mantuvo sus ataques sobre *Estancia House* y *The Laggon,* que evitaron el avance enemigo, dispersando algunas formaciones. ~~Es decir,~~ Si bien el enemigo había sufrido un golpe aéreo, en el terreno operaba con tranquilidad y reagrupaba sus fuerzas.

Quedaba, nuevamente a cargo de la FAS, mantener el ataque a esa zona ~~y por lo tanto~~ Allí dirigió su esfuerzo con los medios disponibles. ~~Ha~~ descuidó Tampoco, las operaciones de interdicción, para lo cual mantuvo ~~la~~ ejecución de ~~la~~ E y R lejanos a una Sección de **MK-62** en MDP. y otra en GAL pues tenía indicios de la posibilidad ~~de~~ que ~~por el mar austral~~ ingresaran buques de apoyo a la Task Force.

~~La~~ meteorología

~~Era distinta en el continente que en las Malvinas:~~

~~1)~~ **Área del continente:** buen tiempo y condiciones para vuelo visual.

~~2)~~ **Área de Malvinas:** precipitaciones en el E y ~~NO~~ NE de MLV.

Las operaciones ~~de ataque~~ de la FAS

~~Podemos dividirlas en:~~

~~1) Los medios de apoyo~~

~~a)~~ 13:15 hs. **Despegó** de GAL un **KC-130**, matrícula **TC-69**, indicativo **CIERTO 2. Tripulación**: Vcom. Roberto Noe, My. Roberto Briend, Cap. Osvaldo Bilmezis, S.M. Cufre C.P. Golier, S. Aux. Sosa, S. Aux. Marnoni, S.P. Caravaca. PCRA 52° 30' S / 65° 00'O. Nivel de Vuelo 100; reabasteció a 2 **A-4B** indicativo **PITÓN** y **A-4C** indicativo **COBRA** (A estos últimos **COBRA** 1 y 2, los trajo enganchados hasta la vista SJU por pérdida de combustible al regreso) **arribó** a GAL a las 17:25 hs.

Despegó de GAL a las 13:15

b) 13:10 hs. Despegó de GAL un KC-130, matrícula TC-70, indicativo CIERTO Y. **Tripulación**: Vcom. Pesanna, 1° Ten. Vaccaro, My. Gómez, C.P. Cemino, C.P. Martínez, S. Aux. Ardizzoni y S. Aux. Mengual.

No efectuó REV y regresó a CRV **arribó** 18:00 hs.

Los ataques a la zona Fitz Roy

OF 1302, 3 aviones **A-4B**, indicativo **PITÓN, armado** con 3 BR. **Misión**: OM buques en Bahía, al Sur del Establecimiento Fitz Roy. **Tripulación**: 1° Ten. Berrier (C-212), Alf. Dellepiane (C-230), Ten. Gelardi (C-227) **despegaron** de GAL a las 13:57 hs. **arribaron** a las 17:15 hs.

OF 1303, 4 aviones **A-4C**, indicativo **COBRA, armado** con 3 BR. **Misión**: OM ídem anterior. **Tripulación**: Cap. Almoño, Alf. Martínez, 1° Ten. Constantino, Alf. Isaac. **Despegaron** de SJU a las 14:05 hs. Al poco del despegue regresó el N° 3 por fallas en el VHF.

Ambas escuadrillas reabastecieron del **CIERTO 2** en el PCRA previsto, luego del REV regresó el **COBRA 4** (por trasvase).

Iniciaron entonces la navegación al OM los dos **COBRAS** restantes (Almoño y Martínez). Se dirigieron al P1 (52° 60') luego al P2 (52° 57' 30") pero por fallas en dicha navegación en la realidad estaban siguiendo una ruta apartada a 20 MN al norte.

Iban rasante y se apercibieron del error al sobrevolar Monte Kent y aparecer sobre Bahía Anunciación. Decidieron regresar por la Costa Norte de las Islas. Allí el guía advirtió pérdida de combustible del numeral (impactó con pájaro y rotura manguera sistema hidráulico de freno). No observaron buques, PAC, ni A.Aé. No enlazaron CIC por tener ordenes de silencio de radio.

Eyectaron las cargas externas y se dirigieron nuevamente al REV, donde acoplaron al **CIERTO** 2, quien los remolcó hasta 130 MN de SJU. Aterrizó primero el N° 2, con problemas de freno, engancho barrera a las 17:00 hs. El N° 1 lo siguió a continuación S/N.

La Escuadrilla **PITÓN** reunida con la anterior en el REV de ida, navegó formándose a poca distancia de la **COBRA** y advirtió que ésta se desplazaba hacia el norte. En el punto dos (aceleración),la perdió de vista y entonces (**PITÓN**) corrigió para bloquear al P2. Rasante salieron correctamente a la zona del OM, identificaron Bahía Agradable y no observaron buque alguno.

Solo vieron mar adentro en proximidades del Establecimiento Fitz Roy una lancha pequeña. Escucharon al CIC dar posición de una PAC. No avistaron ningún objetivo terrestre, y decidieron volver con viraje a la izquierda, regresando por el norte hasta Islas Salvajes, donde eyectaron cargas y se dirigieron al REV. Arribaron a SJU a las 17:15 hs.

314

LR-35 (T-23) E y R
CAP. Juri Narciso
TEN. Herrera Luis -
CP. López A. | ELLA JEQUE
GRA 1445
" 1620

misión:
guiado de
"Coral" de
M-V

E y R

F-27 (T-45) BOLSA II
My Osvaldo Botto CRV 0920
" Salvarredi R. " 1120
Altamiranda J.
Bassano C.

F-27 (T-45) BOLSA II
My Rodríguez Adolfo
My Muñoz Mario CRV 1500
Lamas G. " 1730
González H.

F-27 (T-42) Pacú
Vlom. Andelique H
My Rodríguez Juan CRV 1340
Co 1° Simón M " 1700
Cabral S

c) OF 1304, 3 aviones M5, indicativo CORAL, armado con 2 BR. Misión: Objetivo naval a confirmar por explorador ~~un avión ARA el LV-ALL B-200~~ (CORAL). **Tripulación:** Cap. Mir González, 1° Ten. Antonietti, My. Martínez.
Desp. 1445 de GRA.

Navegaron hacia el archipiélago guiados por Lear Jet y arribaron a la zona de Islas Leones y no avistaron ningún objetivo. Regresaron a GRA **arribaron** a las 16:45 hs.

La E y R

La FAS había disminuido sus operaciones de E y R y diversión con los medios del Escuadrón Fénix y esta responsabilidad la había asumido la aviación naval con su reciente dotación de B-200. Pero se advirtieron inconvenientes en esta operación conjunta que dieron por resultado la ~~ineficiencia de nuestras operaciones~~ ausencia de ataques de este día (casos **PITÓN** y **CORAL**) que no encontraron los objetivos esperados.

Aparentemente la E y R ARA informaba a la FAS sobre sus detecciones, pero no funcionaba el Sistema de guiado y control de nuestras Secciones de ataque por parte del OCAT en vuelo. Los blancos no estaban donde nos indicaban.

~~a) Estratégica: volaron los B-707~~

b) Cercana: La rutinaria de **PLATINO I**, matrícula **TS-60** desde SCZ: **I** de 09:30 a 12:00 hs. y **II** de 15:30 a 18:00 hs.

Modificación del dispositivo de despliegue

Ese día la FAS ordenó el traslado de los Escuadrones I y II de A-4B que operaban ~~de~~ en GAL a SJU, para que los M-5 de SJU se trasladaran a GAL, ~~pues la pista de GRA tenía formación de hielo cada vez más frecuentemente~~, a fin de ampliar con esto en algo la muy escasa autonomía de los *Dagger* sobre las Islas, ~~ya que GAL está más cerca de ella que SJU~~, al no poder ~~hacerlo de~~ ya utilizar GRA. por hielo en pista

En nuestro archipiélago

Ataques de artillería y navales

Las posiciones defensivas de nuestro despliegue terrestre fueron bombardeadas, durante la noche del 8/9 de junio por la artillería enemiga, (zona *Two Sisters*) desde el Oeste y por fuego naval (zona BAM MLV) desde el mar.

Repliegue de helicópteros al continente

La F.A.A. ordenó el repliegue de dos CH-47 (el H-91 y el H 93 del Escuadrón Helicópteros en Puerto Argentino a GRA. **Tripulación H-93**: My. O. Pose, My. A.

Llamour a Pose.

Isisigischia.

Beltrame, My. R. Prais, My. J. Canton, My. J. Alvarez, My. M. Vera, My. S. Vega, My. A. Montaldo. **Despegó** de MLV a las 06:00 hs. **Arribó** a GRA a las 11:45 hs.

Hicieron otro vuelo ese mismo día, con la misma tripulación que despegó de GRA a las 14:30 hs y arribó a GAL a las 15:55 hs.

Tripulación H-91: ..... H. Giaigischia, 1° Ten. M. Fernández, L. Capra, R. Lavorato, H. Herrera, L. Villarreal, M. Fernández (dos Fernández).

Primer vuelo despegó de MLV a las 06:00 hs. y arribó a GRA a las 11:45 hs.

Segundo vuelo despego de GRA a las 14:30 hs. Arribó a GAL a las 15:55 hs.

La navegación se efectuó en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno (50 pies sobre obstáculos) para evitar ser detectados. Llevaban tambores de combustible a bordo, de los cuales iban bombeando a los tanques de combustible del helicóptero. Aterrizaron en una isla de emergencia. (Aquí hay que es una misión muy interesante).????

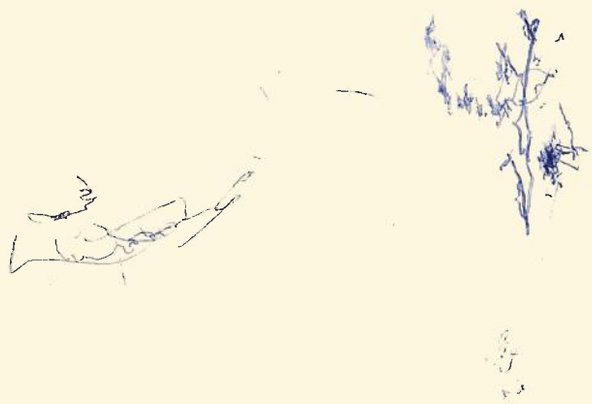
Daños a un GR 3

Informó el RI 3 que a las 11:00 hs. un Harrier atacó un camino en su franja de combate. Fue repelido con armas livianas y aparentemente averiado.

Los británicos (Libro AWSA. Pag. 199) admiten estas averías en el avión (GR 3) del Flt. Lt. Murdo Mac Leod que debió bajar su tren de aterrizaje con el sistema de emergencia. *"Tenía 6 o 7 agujeros en el avión y cortadas líneas de circuito hidráulico en los planos y fuselajes"*.

Coordinación para el Apoyo Aéreo Directo

Al anochecer, personal del Escuadrón Pucará (My. Navarro, Jefe del Escuadrón Aeromóvil) en el Puesto de Comando de Puerto Argentino coordinó en el Ejército Argentino una salida de IA-58 en Apoyo Directo predispuesta para el día siguiente.



El día 10 de junio de 1982

(Jueves)

La situación en Malvinas

El enemigo

Todo el esfuerzo enemigo se concentró sobre nuestras defensas de Puerto Argentino. En su accionar terrestre presionó, con fuego de artillería las posiciones del Regimiento de Infantería N° 4 en la zona Monte Kent y Longdom.

En su accionar aéreo, fueron detectadas 34 PAC (a partir de las 08:15 hs.), y varios ataques a objetivos terrestres sobre nuestros sectores del Batallón de Infantería de Marina N° 5, Grupo de Artillería N° 3, Regimiento de Infantería N° 7 y la BAM MLV.

Desde el mar, continuó el fuego naval en horas nocturnas, sobre todos los sectores .

Desde helicópteros realizó ataques con cohetes filoguiados sobre Moody Brook y objetivos muy próximos a la ciudad.

Ese día los GR 3 continuaron operando con bombas (de 1000 Lbs.) láser guiadas aunque no lograron lanzarlas debido a la inexistencia del Oficial de Control Aérea Adelantado especializado en la iluminación de láser al blanco.

Nuestras acciones de apoyo a las fuerzas terrestres

Desde el punto de vista terrestre, se resistió en todas las posiciones defensivas. Nuestra artillería combatió activamente. Ese día, al amanecer, se cumplió la salida de 3 aviones IA-58, predispuesta (coordinada el día anterior) y cuyo objetivo era posiciones de artillería enemiga en Monte Kent y Murell Bridge.

Nuestra artillería señalizó la zona del OM. Los 3 aviones IA-58 1° Ten. Micheloud, 1° Ten. Ayerdi y Ten. Morales despegaron a las 08:28 hs. De BAM MLV y siete minutos después atacaron la zona con cohetes y cañones de 20 mm. Se registraron algunas fallas de armamento (óxido en los contactos de las coheteras), pero pese a ello pudieron cumplir con la misión. Regresaron los tres a las 08:45 hs. el n° 1 S/N pero el 2 con impacto de armas livianas en el plano derecho y el 3 en el fuselaje.

La Meteorología

1) Área del continente

Precipitaciones en la zona norte de Santa Cruz y Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo con vientos suaves y variables, visibilidad superior a 10 km.

2) Área Malvinas

Nublado con techos de 200 a 600 metros. ~~Estas condiciones se mantuvieron con una~~ visibilidad mayor de 10 km. No se registraron fenómenos significativos.

La situación de la FAS

Ese día concentró sus acciones en tres objetivos principales: interdicción ~~del~~ en el TOAS, apoyo de fuego cercano a Monte Kent y redespliegue de sus escuadrones de A-4B a SJU

1) Interdicción ~~del~~ en el TOAS

Esta operación, como días anteriores, se cumplió mediante el sistema compuesto por:

* TC-91 Vcom. Paulik Vcom. Cid My. Oviedo (B-707)

* TC-92 Vcom. Castiela My. Baroni My. Rosales. (B-707)

* ~~2 B-707 (E y R lejana)~~ que patrullaban las rutas meridionales de acceso al TOAS, enlazados al CFAS.

* 2/4 MK 62 armados para BOH en estado de alerta en TRE y GAL

* 1 LR HS 125 para OCAT.

Ese día ~~la exploración de~~ los B-707, ~~observó, la presencia del enemigo aéreo.~~ A las 13:10 hs. ~~(~~Nivel de Vuelo 390~~)~~ avistó tres aviones (~~aparentemente~~ uno grande y dos pequeños) a la latitud de Bs. As. que se dirigían con rumbo estimado 210°.

El CFAS ~~apareció~~ apreció a la altura de la ~~entonces~~ un ataque de Vulcan ~~al archipiélago~~, a producirse ~~entre~~ alrededor de las 14:15 hs. y de inmediato ordenó el alerta a sus BAM de SJU, GRA, GAL y CRV y emitió las OOFF 1306 y 1307 M-III ~~de~~ a GAL para intercepción de dichos aviones ~~en el archipiélago~~; así:

REV (10-JUN-) C-130 (TC-70)

Vcom	Pessana Enrique	GAL 1405
1º TTE.	Vaccaro Gerardo	" 1605
My	Gómez Eduardo	
	Cenino M.	
	Martinez L	
	Ardizzoni O	
	Amengual M	
	Manyszyn A	

OF 1306, 2 aviones **M-III,** indicativo **CÓNDOR**, **armado** con 2 Matra/Magic. **Tripulación** Cap. Arnau, Cap. González, **Despegaron** de GAL a las 13:37 hs.

OF 1307, 2 aviones **M-III**, indicativo **DAGA**, **armado** con 2 Matra/Magic. **Tripulación** My. Sánchez, Cap. Ballesteros. **Despegaron** de GAL a las 13:54 hs.

La navegación hacia el objetivo se cumplió sin problemas y buena meteorología a Nivel de Vuelo 310° sobre Estrecho de San Carlos (CONDOR 14:15 hs.; DAGA 14:35 hs.) enlazando radar MLV quien les informó que había dos PAC, una sobre Monte Kent (Nivel de Vuelo 180) y otra sobre San Carlos, volando muy bajo.

Colocaron rumbo 310 al mismo Nivel de Vuelo, luego permanecieron en espera (090° / 270°) sin noticias del Vulcan. A las 14:40 hs. (CONDOR) y 15:10 hs (DAGA) se retiraron sin otra novedad ~~y siempre a Nivel de Vuelo 310~~. Regresaron a GAL donde arribaron a las 15:18 hs. (CONDOR) y 15:37 (DAGA) S/N. El CFAS llegó a la conclusión de que se trató de 2 aviones Harrier y un reabstecedor (probable Victor) en traslado (Ferry) de Ascensión a un portaaviones alejado de Radar MLV.

Apoyo aéreo directo a Monte Kent

Ante la concentración enemiga de posiciones de artillería y probables puestos de Comando en la zona de Monte Kent, la FAS concibió una salida de MK 62 para bombardeo ~~horizontal~~ nocturno de dicha área.

a) **OF 1308,** 2 aviones **MK-62,** indicativo **TIGRE**, **armados** con 5 MK-17. **Tripulación** Cap. Bertoldi, Cap. Sánchez, 1° Ten. Heredia, 1° Ten. Gerez. **Despegaron** de TRE, a las 21:3[illegible] hs., no decoló numeral por fallas técnicas.

b) **OF 1309,** 2 aviones **MK-62**, indicativo **LEON**, **armados** con 2 MK-17. **Tripulación** Cap. Martínez Villada, My. Escudero, 1° Ten. Rivolier, 1° Ten. Annino. **Despegaron** de TRE a las 21:3[illegible] hs., tampoco decoló numeral por fallas técnicas.

Ambos guías formaron una sección (**TIGRE**) y se dirigieron a Punto 1 (51° 26'S / 57° 42'O.). En proximidades de esa posición avistaron 5 luces sobre el agua con movimientos N/S y a 55 MN detectaron otras dos fuertes luces amarillas. Su OM era la ladera S/O de Monte Kent a las 23:00 hs. Dirigiéndose al P2 (51° 34'S / 57° 44'O.) y ya enlazados con Radar MLV éste ordenó el regreso por ecos en el radial 302 y otros móviles al N (30 MN) apreciados como PAC.

Regresaron los **TIGRES** sin alcanzar el OM, a TRE donde **arribaron** a las 00:40/5.

320

Día 10- VI

E y R

F-27 (T-45) BOLSA II X
My. Nuñez Mario
My. Rodriguez Adolfo CRV 0900
C-1: Lamas G. " 1110
González H.

F-27 (T-42) TITAN I X
My. Rodriguez Juan
Van. Andulique Mario CRV 1340
Co 1° Simón Mario " 1700
Cabral S.

F-27 (T-44) TITAN I
CAP. Valverde Armando
CAP. Cuello Ernesto TRE 0855
Muñoz E " 0915
Lopez J

4) Redespliegue de escuadrillas de A-4B

Este día se reunió en SJU a todos los A-4B en servicio

5) Un cruce C-130 que no pudo llegar

a) Ese día se concretó un nuevo y arriesgado cruce de C-130 que por razones tácticas no pudo aterrizar en MLV, a pesar de haber volado [redacted] 06:10 hs.

* **TC-65**, indicativo **MARTE**. **Tripulación**: Vcom. Demarco, My. Maclay, Cap. Martearena, S. Aux. Farina, C.P. Rulli, S.A. Castillo, S. Aux. Cortez. **Despegó** de CRV a las 14:30 hs., ~~no **aterrizó** en MLV por situación táctica,~~ **arribó** CRV 20:30 hs. ~~volando [redacted] 06:10 hs.~~

10/6/82

Pag 398 -

5) Un cruce C/130 que no pudo llegar

Si se hizo el vuelo ninguno no pudieron aterrizar en MLV.

Confirmo la tripulación y horas de dep. y Arr.

ya fué pasado

El Día 11 de junio de 1982

Viernes

La situación en Puerto Argentino

El enemigo

Estaba listo para iniciar el avance final sobre Puerto Argentino con el ataque en la noche de ese día, a los Montes Longdon, Harriet y Two Sisters. Por ello durante el día, incrementaron su presión sobre nuestra BAM Malvinas (08 :30 hs) o Moody Brook (16:01 hs), e incluso helicópteros, uno de los cuales aproximándose desde Bahía Anunciación lanzó cohetes filoguiados sobre el Puesto de Comando del TOM (impacto a 150 metros) y otro fallido que cayó en la rada del Puerto, próximo a nuestro buque Ba. Paraíso, a punto de zarpar para el traslado de heridos al continente.

Finalmente el Carrier Battle Group colaboró con fuego naval nocturno sobre Sapper Hill y Aéreo diurno sobre Puerto Howard (11:10 hs).

Dice la RN en su libro FAW (Escdn 1 (F) de la RAF abordo del HERMES).

"Fueron lanzadas varias salidas contra posiciones (terrestres) argentinas, que encontraron, nuevamente, intensa oposición de armas livianas.Tony Harper (XZ 997) y Nick Gilchrist (XW 919) decolaron del "Hermes" a las 08:22 hs. para un ataque con bombas láser guiadas sobre Puerto Argentino. El nuevo par, que se lanzó a las 08:48 hs. Jerry Pook (XV 789) y Mike Beech (XZ 992) retorno 20 minutos después, Ross Boyens (XZ 982) y John Rochfort (XW 919) decolaron para bombardear posiciones de tropas argentinas, pero Rochfort, a poco de despegar tuvo problemas y se vio obligado a eyectar aus bombas. Continuó, pero solo con cañones (Aden).

Jerry Pook (XV 789) y Mike Hare (XZ 133) siguieron a las 11:50 hs. con un ataque a Monte Harriet mientras Peter Harris (XV 789) y Nick Gilchirist (XZ 789) abandonaron el porta aviones a las 15:10 hs. con bombas beluga (fragmentación) para un ataque en el área de Puerto Argentino.

Peter Squier (XZ 992) y Mark Hare (XZ 133) ejecutaron la misión final del día, armados con bombas 1.000 lbs. Para un ataque a emplazamiento de ametralladoras argentinas, cerca de Monte Longdon. Les dispararon 3 misiles Blow Pipe, los dos primeros resultaron cortos, pero el tercero explotó alrededor de 100 ft, arriba del GR3 de Harris. Una enervante experiencia".

Relato del Mayor Oliva

" Uno de los ataques con cohetes filogniados desde helicóptero fue realizado al Puesto de Comando Conjunto y el cohete impactó a unos 100 / 150 metros, sobre el agua (estábamos varios allí y el Vcom. Catala y Brigadier Alegria ~~o (?) Gilobert~~ vieron el impacto desde una ventana). A partir de ese momento, el lugar dejó de ser Puesto de Comando Conjunto, cada Fuerza instaló nuevos P.C en lugares diferentes".

Inicio de la batalla terrestre final

El enemigo desde sus posiciones en el cerco a Puerto Argentino inició la ~~1~~ última fase de la batalla; pero para nuestra historia de la batalla aérea, nada mejor que transcribir lo que uno de nuestros aviadores en la zona, el 1 Teniente Micheloud, redactó en su informe de ese día (11-jun).

"Creo que la noche que cayó el Monte Longdon, un viernes que según teníamos noticia, Juan Pablo II visitaba nuestra patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes atizando la media noche.

Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado de hipódromo, hasta que una de las salvas dio tan próximo que los cascotes cayeron sobre nuestro techo. ~~Aún estando fuera buscando protección,~~ Apreciamos que un obús de ésa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por kelpers. Luego de dos o tres salvas muy próximas comprendimos que en cualquier momento nos darían una. Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehículo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo como nunca de cerca las explosiones que, como relámpagos, lo hacían antes de impactar algunas casi sobre nuestras cabezas.

Llegamos tras este tipo de marcha a la "casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al Vcom Gimenez Ortiz, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que por el tipo de construcción así se le había dado en llamar.

Al día siguiente los que volvieron por algunas pertenencias a nuestra "casa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramado todo lo que había adentro".

278

AGREGAR al TE-92
Callejón, D.
Entiveros, A.
Enriquez, L.
Vignolo, O.

1/16

Pag 401 - TS 60 OF: 154

PLATINO II (LV - MDM)

DeP SC2 9:30 hs

E y R (Día 11 -)

F-27 (T-44) TITÁN 1

Cap. Cuello Ernesto TRE 0900

" Valverde Armando CRV 1230

Muñoz E " 1450

López J. TRE 1720

F-27 (T-42) PACÚ

Vcom. Andelique Mario

My. Rodríguez Juan

Cº 1º Simón Mario CRV 1355

Cabral S CRV 1725

F-27 (TC-76) TITÁN

My. Montaldo Roberto EPO 0900

Csp. Mirgone Julio VIE 1215

Cº 1º Domínguez R " 1350

Medina D. EPO 1630

La meteor

En M
suaves del N

los con vientos

Ese d
misiones de I

e se desarrollan

Ex

Lej

* Dos B-707
Vcom Genol
Tripulación:
05:50 hs. Arr

m Montenegro,
las 15:40 hs.
de PAL a las

Ce

* Se desarr
aviones IA-5
MN. Despeg

y Nahuel, 2
LV hasta 150

Pue

A pes
ejecutó un val

se día la FAS

* un
Sanchotena, V
GAL a las 15:
a CRV a las 2

alazzi, Vcom.
z. Despegó de
:28 hs. Arribó

→ Agregar TORRES J.

Relato

"El TC-66 despegó de Comodoro Rivadavia con 15.000 kgs de munición 155 mm, y embarcó en GAL 44 PAX (relevo A.Aé.). En la carrera de aterrizaje en Malvinas se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no era aceptable el reemplazo debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas condiciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso. A los 10 minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente caído hacia la derecha, ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso, se intentó la rotación muy por debajo de la velocidad mínima lográndose el despegue".

278

Las tácticas de las PAC

Respecto a estos últimos cruces, los británicos ideaban sutiles tácticas que los permitieran cazar algún avión de transporte de nuestro milagroso puente aéreo.

Dice el libro FAW de la RN

"El 11 de junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones de Sea Harriers, imaginada en un esfuerzo para interceptar los continuos raid-s de los C-130 argentinos a Puerto Stanley. Los 4 aviones se instalarían juntos (mismo nivel) ~~en una posición a PAC~~, desde allí una sección se apartaría descendiendo rápidamente a bajo nivel y se instalarían en la Bahía Reina Carlota, en la costa Oeste de la gran Malvinas. La PAC restante, a medio nivel se instalaría normalmente al "INVISIBLE" para cargar combustible, mientras el par a bajo nivel, deambularía por la Bahía (Rina Carlota) esperando que apareciera el C-130. Cuando fuera necesario esta sección iría a reabastecerse en la pista terrestre de San Carlos. Se esperaba que la retirada de la PAC (a medio nivel) sería visible en los radares argentinos. Por lo tanto un Hercúles se vería tentado a decolar de, o dirigirse a Puerto Argentino. Era un plan razonable basado en los previos movimientos de los C-130. Lamentablemente no apareció ninguno en esta oportunidad. Los dos Sea Harriers (bajo nivel) se fueron a San Carlos a reabastecer. Mientras aterrizaba pincharon sus cubiertas en la pista metálica, aunque después fueron capaces de retornar al INVISIBLE. Un C-130 del GIT se las arregló para aterrizar sin molestias en el Aeropuerto a las 18:15 hs ese anochecer".

FALTA TEXTO

El día 12 de junio de 1982

(Sábado)

La situación en el archipiélago

Al comenzar ese día, el enemigo ~~terrestre~~ inició su embestida final hacia Puerto Argentino. Lo hizo avanzando principalmente desde el oeste (Monte Longdon y Two Sisters) produciéndose, en la vanguardia recios contactos cuerpo a cuerpo. Murió en uno de ellos, el Tte. Ramos (EA) "por la acción de armas blancas del enemigo"(02:45 hs.)

Los ingleses no sólo usaron su infantería sino que fueron apoyados eficientemente por el fuego naval y la artillería de campaña.

También, por el norte (*Drunken Rock*), aparecieron treinta (30) vehículos tipo "*Scorpion*", en dirección a Monte Longdon.

Nuestras fuerzas, en el frente oeste se replegaron hacia Puerto Argentino, mientras nuestra artillería (CA 3) mantuvo su eficiente accionar (Cñ 155 mm) sobre zona N de Monte Kent y N de North Basin (posiciones de artillería enemiga), batió asimismo un helicóptero enemigo (16:00 hs.). Entre las 04:30 hs., de ese día y las 08:00 hs. del día siguiente, nuestra artillería (EA) consumió aproximadamente 2.500 proyectiles efectuando numerosos cambios de posición

Nuestra defensa terrestre, se rehizo más atrás y cerró el dispositivo.

El avance enemigo desde el Sur Oeste (Monte Harriet) logró ~~avances~~ Progresos significativos tomando esa altura a mediodía. El BIM 5, duramente castigado, mantuvo su posición en Monte Tumbledown.

En la madrugada, le lanzó un Exocet ~~[illegible]~~ (03:42 hs.) contra uno de los buques que proporcionaba apoyo de fuego naval a la zona de combate; y esta vez funcionó ~~[illegible]~~ el mecanismo produciéndose el impacto en la popa de la Fragata HMS "*Glamorgan*" (a 18 millas al sur) que destruyó el helicóptero, mató a trece tripulantes e hirió a diecisiete más.

Del Libro "Cartas de un Marino Inglés", de David Tinker (Pag. 22):

> ***"En la noche del 11 al 12 de Junio, el "Glamorgan" realizó un nuevo cañoneo desde una posición muy próxima a tierra, a no más de quinientos metros de la costa. A las 06:00 hs., como en oportunidades anteriores, los cañones cesaron el fuego y el buque se dispuso a alejarse hacia mar abierto.***
>
> ***Los argentinos habían montado un misil Exocet sobre un camión y eligieron ese momento para dispararlo. Desde el buque lo vieron cuando se aproximaba y para defenderse dispararon uno de sus propios misiles antimisil, pero falló en su propósito de causar la explosión del Exocet ~~[illegible]~~ y solamente logró desviarlo un poco de manera que, en vez de***

producirse el impacto cerca de la línea de flotación -lo que hubiera logrado su hundimiento - dio de lleno en la cubierta de vuelo, antes de explotar hacia abajo afectando la cocina.

Trece hombres perdieron la vida: David Tinker, Teniente de Navío (25 años), Michael Adcock, Suboficial (34 años); Colin Vickers, Suboficial (33 años); Mark Henderson, Ingeniero Mecánico Aeronáutico (20 años); David Lee, Ingeniero Mecánico Interino (35 años); Kelvin Mc Cullum, Ingeniero Montador Ver. (25 años); Terry Perkins, Ingeniero Mecánico Marino (19 años); Tony Sillence, Cocinero Jefe (26 años); Mark Sambles, Cocinero Jefe (29 años); John Stroud, Camarero (20 años), los que fueron entregados a las profundidades del océano en la posición 51° 50' 50" S / 53° 31'80" O. a doscientos ochenta y ocho kilómetros hacia el este de las Islas Malvinas (Falklands), en la tarde del 12 de junio"

Relato del My. Oliva:

"El Exocet fue orientado y corregido por el Radar de F.A.A. y asimismo, el momento de disparo en que el blanco estuvo en distancia, fue brindado por los mismos operadores".

La aviación enemiga ejecutó misiones de ataque a nuestras posiciones de artillería y a nuestra BAM MLV y mantuvo algunas PAC de intercepción. Hubo aviones que recibieron impactos de armas livianas de nuestra infantería y uno de ellos el del Flt Lt (RAF) Murdo Macleod retornó al "*HERMES*" casi incendiándose, pero logró aterrizar quedando F/S (AWSA pag. 203)

Un Vulcan, operando desde Ascensión (Flt Lt. (RAF) Withers) alcanzo Puerto Argentino y bombardeó la BAM MLV a las 05:50 hs., con bombas de explosión aérea. Podemos leer en el diario de guerra de la 3a Bat. Antiaérea.

"06:00 hs. ataca Vulcan con catorce bombas en corrida sobre nosotros, es infernal, cada cráter está a 40 metros de separación"

"06:50 hs. Explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero"

Requerimiento

Desde el TOM se requiere a la FAS apoyo aéreo "masivo" sin precisar posiciones. Posteriormente, se logran determinar las posiciones de artillería en Port Harriet y sobre esa zona planifica su accionar la FAS.

Relato My. Oliva:

"Los requerimientos provenían de Ejército. Todos eran imprecisos porque ni ellos sabían que había que atacar. Pedían bombardeos para

batir extensas zonas; para satisfacerlos no hubiesen alcanzado los aviones de varias fuerzas aéreas.

A pesar de lo expuesto, se lograron precisar algunos blancos y fueron satisfechos los requerimientos, pero fue imposible saber los resultados de los ataques en aquel momento."

La meteorología

Poner en todos los casos la met al comenzar el relato del día

Área del Continente

Parcialmente nublado con nubes medias y altas; vientos entre 5 y 20 kilómetros del sector N.

Área de Malvinas

Durante las primeras horas del día, techos entre 200 y 300 metros con lloviznas y vientos leves del sector N/NO. A partir del mediodía, rápida mejoría de las condiciones con nubosidad media y favorable para las operaciones.

El accionar de la FAS

En las primeras horas del día y en base a los requerimientos del TOM que sufría el ataque terrestre enemigo, la FAS lanzó 2 secciones de MK-62 para atacar posiciones enemigas en 51° 44' S / 58° 10' O. (Bluff Cove) en Bombardeo Horizontal (BOH).

a) **OF** ~~13102~~ 1310, aviones **MK-62**, indicativo **TAURO**, **armado** con 4 x 1.000 lbs. - BTR. **Misión:** AOT en *Bluff Cove*. **Tripulación:** (1) My. Ramón Vivas, 1° Ten. F Rocco. (2) Cap. Pastran, Cap. Casado. **Despegaron** de GAL a las ~~00:20~~ hs. Iniciaron navegación baja y a 35 MN antes de la Isla San José, al eyectar los tanques externos se desprendió solamente uno en cada avión quedando ambos aviones asimétricos.

Nº2
R. Pastrán } GAL 2130
F. Casado } " 2340

Nº1
1805
R. Vivas } GAL 0020
F. Roco } " 0230
2994

Debió entonces retornar la sección a GAL donde **arribaron** a las ~~01:56~~ ~~23:40~~ 02:30 hs. el Nº 1 y a las ~~01:59~~ 23:40 hs el **TAURO** 2.

Relato My. Vivas

"Luego de pasar una zona de nubes convectivas, la visibilidad mejoró mucho. El Vuelo se realizó a 1.000 pies desde 240 millas de las islas para pasar por debajo de las células convectivas, fue necesario eyectar tanques, antes de poner rumbo al Oeste de Puerto Argentino desde el Sur, a ambos les quedó un tanque prendido del bulón explosivo delantero, por lo regresamos a GAL."

b) **OF 1311,** 2 aviones **MK-62**, indicativo **ACUARIO**, armado con 2 MK-17. **Misión:** AOT en *Bluff Cove*. **Tripulación** (1) Cap. Freijo, 1° Ten. Dubroca. (2) Cap. Alfredo Bredeston, Ten. C. Mondino. **Despegaron** de GAL a las 00:20 hs. y 10 MN afuera el N° 1 regresó (a TRE) por instrumentos de navegación F/S. Siguió sólo el Cap. Bredeston y su navegador y alcanzó el OM a las 01:20 hs. (El único de los cuatro Canberras) y lanzó sus bombas alcanzando el OM previsto.

Este avión lamentablemente no llevaba las 4 bombas MK-17 ordenadas (sino solamente dos), debido a las fallas en el servicio de armamento en su base de despliegue (BAM GAL) que no tuvo tiempo para configurar el avión de acuerdo a lo ordenado. Sobre el OM encontraron St. 700/800 metros. Estiman que lanzaron a 5 MN al Oeste del OM. A Nivel de Vuelo 1500 pies dejaron la isla, pusieron 210° durante 60 MN, luego 280° y proa GAL. **Arribaron** a las 02:30 hs.

Operaciones de la tarde y nocturnas

A medida que avanzaba el día se lograron ubicar las piezas de artillería enemigas que operaban desde Port Harriet y sobre ellas la FAS lanzó las siguientes operaciones:

Reabastecedores

Dos KC-130, indicativo **OMBU**

GAL 1240 — **OMBU 1**: Vcom. Pessana - Cap. Vaccaro, Vcom. Gómez, Camino M., Martínez L., Ardizzoni O., Almenqual M., Manyszyn A.

GAL 1640 — **OMBU 2**: Vcom. ~~[illegible]~~ NOÉ R., My. Briend, Cap. Bilmezis., Cufré V., Golloer C., Sosa H., Marroni J., Caravaca R. (Roberto)

Ambos KC-130 **despegaron** de GAL a las 12:40 hs. y se dirigieron a PCRA (53° 00' S / 65° 00' O). Luego de reabastecer a las escuadrillas **ALFA** de A- 4B y COLA (2 aviones A-4Q ARA) retornaron a GAL donde **arribaron** a las 15:30 hs.

GAL 1235
GAL 1545

Caza - Bombarderos

* **OF 1312,** 4 aviones **A-4B,** indicativo **ALFA, armado** con 3 BRP. **Misión**: AOT. Artillería en Port Harriet House (51° 44' 05" S / 58° 00'50" O). **Tripulación:** Cap. Bergamashi (C-207), Alf. Barrionuevo (C-236), Ten. Robledo (C-230), Ten. Osses (C-224). **Despegaron** desde su reciente asiento SJU a las 14:00 hs. y se dirigieron al PCRA.

Antes de arribar a dicho PCRA se volvió el N° 4 (Osses) por fallas de presurización. Al efectuarse el REV el Jefe de Escuadrilla comprobó que no trasvasaba el combustible a uno de sus tanques auxiliares y también regresó. Siguió la sección a cargo del N° 3 (Robledo) y se dirigieron al P 1 en 52° 10' S / 57° 45' O. Pero antes de arribar al mismo el guía constató que su indicador de rumbo (C-8) tenía fallas por lo que decidió regresar. El Alf.

330

Día 12 - PUENTE AEREO

C-130 (TC-66)
Vcom. Cabanillas Rubén
My. Martínez Adolfo
Speranza Adrián
Rydzik GAR 1630
Bressan MKV 1910
Placencia MKV 1950
Pajón GAR 2210

C-130 (TC-65)
CAP. Borchert Victor
" Dagnerre Hernán
VCom. Mela Roberto
Sosa H. GAR 0330 } x MKV
Castellini H. " 0720 }
Carabajal R
Paoloni C.
ERO 0900 13) -
VIE 1200
" 1415
ERO 1715

E y F

F-27 (T-42)
My. Rodrigue
VCom Andrés
Cº 1º Simón
Cabral

F-27 (T-44)
Cap. Cuello
Valverde
Cº 1º Muñoz
López

F-27 (TC-76)
My. Roberto
CAP. Mirgone J.
Cº 1º Domínguez R
Medina A.

Barrionuevo, su numeral, lo acompañó en el regreso, **arribando** a SJU a las 16:30 hs.

* **OF 1314**, 4 aviones **A-4B**, indicativo **PARIS**, **armado** con 3 BRP. **Misión**: AON. Buques en Estrecho de San Carlos. **Despegó** el N° 1 a las 15:20 hs. **Tripulación:** Cap. Carballo (C-221). Inmediatamente después intentó el N° 2 (Ten. Rinke) pero abortó el despegue por luz de fuego encendida y enganchó barrera. Esta situación demoró el despegue de la 2a. Sección (N° 3 Ten. Galvez, N° 4 Alf. Gómez).

Mientras retiraban el avión enganchado en barrera pasaron los minutos generándose problemas que demoraron la oportunidad táctica, lo cual indujo a Operaciones BAM a cancelar la misión. El N° 1 realizó una misión de reconocimiento dentro de la zona de exclusión a su solicitud y bajo órdenes de su Jefe de Escuadrón Vcom. Zini, encontrando un buque que no tenía bandera ni tripulantes sobre cubierta. Hizo varios pasajes rasantes sobre el mismo e informó a su base solicitando autorización para atacarlo. Le fue denegada por temor a un error y se le envió al aterrizaje. **Arribo** a SJU a las 17:00 hs.

Bombarderos livianos

Manteniendo el objetivo de ataque a las posiciones de artillería en Port Harriet (al que no habían llegado los CB) el Comando de la FAS intentó entonces alcanzarlos, en horas nocturnas, con los bombarderos livianos Canberra MK-62, así ordenó:

* **OF 1315**, 3 aviones **MK-62**, indicativo **ROMA**, **armados** con 4 MK-17. BTR Artillería 51° 00' S / 57° 30' O. G 15 R grados 200. **Tripulación**:(1) 1° Ten. Rivolier, 1° Ten. Amino; (2) 1° Ten. Heredia, 1° ten. Gerez, (3) no decoló por avión F/S (Equipo de Comunicaciones) **Despegaron** de GAL a las 18:60 hs. Y se dirigieron al punto de descenso, desde allí Sur de Estrecho San Carlos regresaron por:

* Observar al frente fuego de misiles (Inf. BAM GAL).

* Falla del radar altímetro del avión N° 1 impidió saber la altura en vuelo sobre el mar. El numeral no pasó de guía por ser un MK-64 doble comando, que por diseño no posee ese instrumento.

* Lóbulos gruesos que no permitían apreciar la altura de OM (Inf. Comando FAS).

* Consumo combustible mayor (Inf. CFAS)

* Bajas temperaturas y vuelo en nubes congeló parte exterior de cabina (Inf. CFAS).

* Dificultad en el N° 2 para visualizar al guía (Inf. CFAS)

Arribaron a GAL a las 21:05/~~20:15~~ hs.

285

Agregar la OF 1316 .....

Dgregor

El Día 13 de Junio de 1982

(Domingo)

El último día de la F.A.A. en Malvinas

La meteorología

Área del Continente

Abundante nubosidad ~~y~~ media, baja con techos entre 100 y 300 metros., la visibilidad reducida de 5 a 8 kilómetros., con precipitaciones.

La entrada de aire polar sobre toda el área de operaciones produjo actividad convectiva dispersa ~~en la costa y el mar~~ con chaparrones de agua nieve.

Área de Malvinas

El cielo se presentó nublado, registrándose chaparrones aislados de ~~nieve~~ agua nieve, buena visibilidad, ocasionalmente reducida por chaparrones. Los techos oscilaron entre 300/600 metros. La temperatura entre 0º C en la noche y 6º C al mediodía.

La situación en el TOM

El enemigo ya tenía a la vista la población de Puerto Argentino y avanzaba desde tres direcciones:

* Harriet * Tumbledown.

* Longdon * Wireless Ridge

* Murrell * Cortley Hill.

Además una columna de 1.000 hombres y 30 vehículos livianos de apoyo (tipo Scorpión y Land Rover) avanzaba por la Península de Fresynet con dirección Sur.

A las 09:00 horas habían conquistado los objetivos de *Tumbledown* y *Wireless* Ridge.

Nuestra artillería (GA 3 y GA Aerot. 4) tiró en forma casi ininterrumpida sobre las posiciones enemigas en North Basin, Monte Longdon y Drunken Rocks, también apoyaron el combate del BIM 5 y R. 17. Desde sus posiciones, nuestros artilleros vieron el repliegue de parte de nuestra infantería que en forma desordenada se retiraba de la primera línea.

332

Dep CRV 02:10
Arr MLV 06:10
Dep MLV 06:30
Arr. CRV 09:30

REV - Dia 13

KC-130 (TC-70)
VCom Pessana E
1er TE Vaccaro G
My Gomez E GAL 0915
CP Camino M GAL 1445
CP Martinez L
S Aux Ardizzoni O.
" " Amengual M
S.P. Manyszyn A
KC-130 (TC-69)
VCom Litrenta Luis
CAP. Destéfanis G. GAL 0915
My. Mensi F. " 1420
CP. Peron J.
CP. Tello V.
S. Aux. Gonzalez G
" " Reynoso L.
Lombino G

Ese día el enemigo aéreo empleó con éxito la bomba Paveway (láser guiada), que había intentado operar el día anterior, iluminando lásericamente el blanco desde otro avión y que había fallado. Ahora disponía de un ECA láser, operando desde tierra para la iluminación del blanco. Atacaron un PC de infantería Argentina en las laderas de Monte Longdon. El ECA era el Mj. Mike Howles. El procedimiento aéreo fue lanzamiento por toss-bombing.

No hubo impacto directo en el primer ataque, pero fue repetido y alcanzo al blanco con impacto directo.

Durante la tarde se efectuó un ataque sobre Moody Brook (posición de artillería Argentina).

Primeros cruces del día

a) 1 avión **C-130**, matrícula TC-65, indicativo **COBRE**. **Tripulación**: My. Bolzi, Cap. Sampietro, My. Vila, ~~C.P. Fraire~~ S. Aux Lozano, C.P. Fraire, S. Aux. Ovejero y S. Aux. Salzano. **Despegó** de CRV a las 01:23 hs. **Arribó** a Malvinas a las 06:05 hs.

Mientras descargaba un cañon 155 mm. y municion, el aeropuerto fue bombardeado con artillería naval. **Despegó** de Malvinas a las 06:30 hs. (Fue atacado con A.Aé enemiga) y **arribó** a ~~[illegible] a las 08:00 hs. y se~~ CRV a las 09:30 hs.

b) Hubo otro avión C-130 indicativo **TORO**. **Tripulación** Cap. Borchert que se volvió a las 03:00 por falla técnica, ~~volando 01:30~~ hs. TC-64

CRV 0230 Daguerre
CRV 0320 Mela
Sosa
Castelli
Carabajal
Paoloni

~~(Confirmar y ampliar tripulación Ad. etc.)~~

2)Los reabastecedores

a) 2 aviones **KC-130**, indicativo **PIEDRA**. **Tripulación** Vcom. Litrenta, Cap. Disteffanis, My. Melsi (2) Vcom. Pessana, cap. Vaccaro, Vcom. Gómez. Ambos despegaron de GAL a las 09:18 hs. y se dirigieron al PCR. Al regreso de los A-4B

El reabastecedor del Vcom. Litrenta, recuperó un A-4B, **NENE 4**, tripulado por el Alf. Dellepiane, que regresaba sin combustible intentando llegar a su base; enganchó con 0 combustible ~~intentando llegar~~ en mitad del mar y así fue llevado acoplado hasta BAM SJU. Los KC **arribaron** a GAL a las 14:23 hs.

El sistema Halcón (A-4B)

a) OF Nº 1319, 4 aviones A-4B indicativo NENE "C", armado con 3 BRP. **Misión:** Tropas Monte Dos Hermanas. **Despegaron** SJU a las 10:35 hs. **Tripulación:** (1) Cap. Zelaya C-230, (2) Ten. Gelardi C-221 (ARR. 1345) ARR 1200

Ten. Cervera Luis (C-212)
Alf Dellepiane G (C-221)

En el REV regresó el guía por absorción de combustible en la turbina, la Ella quedó a cargo del Nº 3 Ten. Cervera y partieron hacia el OM, donde llegaron detrás de la Ella CHISPA. Hicieron la corrida, casi en línea con dicha Ella, ~~de~~ N a S, observando lanzamiento y efectuando el propio.

Observaron tropas y ~~efectuando~~ helicópteros transportando unos módulos de gran tamaño verde oscuro (PC) a los que dirigieron su armamento (bombas).

En el escape, rasante, el Alf. Dellepiane, vió un helicóptero Sea King a su izquierda y arriba, lo atacó pero le salió un disparo únicamente ~~(incluir el relato inglés, del libro FAW- Sea King Sgdo)~~? Con rumbo 33º/34º vió otro, hizo rearme pero los cañones siguieron sin funcionar.

Cervera por su parte, también luego del lanzamiento, atacó con cañones (que funcionaron) helicópteros en tierra y en vuelo, estimando impactos.

Salieron por derecha al tiempo que recibieron información de MLV de PACs al N de San Carlos Nivel de Vuelo 180 y otra C/Fitz Roy. Alf. Dellepiane eyectó tanques y voló en zig-zag con rumbo 360º hasta salida de la Isla Soledad, luego puso rumbo 290º, localizando una frágata detenida en boca norte Estrecho de San Carlos.

Colocó luego con rumbo 250º, voló 20' más y se dirigió al REV con Nivel de Vuelo 420. ~~El Alf~~ Dellepiane observó que su escaso combustible ~~permanente~~ no alcanzaba para llegar al KC, lo informó y éste (Vcom. Litrenta) se lanzó hacia Malvinas (a 50 MN Gran Malvina) a buscarlo. Se encontraron, enganchó y reabasteció, regresando todos a BAM SJU. **Arribaron** a las 13:40 hs.

b) OF Nº 1320, 4 aviones **A-4B,** indicativo **CHISPA "☞", armado** con 3 BRP. **Misión:** Tropas Monte Dos Hermanas. **Despegaron** de SJU a las 10:41 **Tripulación:** (1) Cap. Varela C-222, (2) Ten. Roca C-250, (3) Ten. Mayor C-235, ~~(4)~~ (5) alf. Moroni C-237. **Despegaron** a las 10:30 hs., navegación y REV normal.

Llegó primero que NENE al OM por lo que éstos lo siguieron a muy poca distancia. Atacaron módulos (PC) FFTT (estaban en ellos Gen. J. Moore y J. Thompson y su EM), al N del cordón Rivadavia, próximo a Monte Dos Hermanas.

El Nº 2 observó la explosión de las bombas del guía, observaron helicópteros y tropas en tierra. Al salir divisaron y atacaron a dos Sea King, al parecer sin daños. Escaparon y avistaron dos misiles dirigidos al guía, que éste evadió. Ya al N del Estrecho avistaron misma fragata que NENE. Fueron informados por

CIC MLV de las PACs existentes. Retornaron y **arribaron** a SJU a las 13:30 hs.

4) Sistema Dagger M5 Gallegos

a) **OF Nº 1317**, A-515, 3 aviones **M5**, **armados** con 2 BRP. **Misión**: Ladera Monte Longdon. **Despegaron** de GAL a las 11:00 hs. **Tripulación**: (1) Cap. Maffeis, (2) Ten. Valente, (3) 1º Ten. Callejo. ~~mala de 11:30 a 13:30~~

Carlos David Mario

Luego del despegue regresó el Nº 3 por fallas retracción tren aterrizaje. En ruta encontraron precipitaciones que reducían visibilidad. En Isla San Jorge avistaron una PAC enemiga y un helicóptero Sea King. Apreciaron que de continuar quedarían adelante de la PAC. El guía eyectó bombas, el numeral bombas y tanques y emprendieron regreso. No apreciaron ataque de la PAC. **Arribaron** a GAL a las 13:00 hs.

X

b) **OF 1318**, 3 aviones **M5**, indicativo **GAUCHO**, **armados** con BRP. **Misión**: Ladera Monte Longdon. **Tripulación** (1) Cap. Dimeglio, (2) 1º Ten. Roman, (3) Ten. Aguirre (este último no decoló por falla frenos). (1) y (2) **Despegaron** de GAL a las 11:00 hs. En ruta encontraron lluvia que los obligó a desviarse ~~de ruta~~, y los desorientó.

X

Próximos a las islas encontraron un helicóptero Sea Link en vuelo rasante - R 040- La sección ayectó cargas externas y se dispuso a atacarlo. El helicóptero ejecutó maniobras evasivas hábilmente y eludió los dos pasajes de cañones que hicieron los integrantes de la sección. (Se trataba del Sea Link XZ 233- Pil. Lt. C.H. Clayton, de la Fragata Cardiff operando en el Estrecho de San Carlos). Regresaron a GAL donde arribaron 13:00 hs.

Dice el libro FAW de la RN

"La fragata "Cardiff" relevó a la "Exeter" como CIC en el Estrecho de San Carlos, el 13 de junio, un día que iba a ser memorable para su helicóptero: mientras retornaba de una búsqueda de superficie cerca de 50 MN hacia el sur del Estrecho, armado con un misil Sea Skua, la tripulación escuchó un gran ruido. Su reacción inicial fue pensar que había algo descompuesto mecánicamente, pero una rápida lectura de los instrumentos indicó que estaba normal.

Sin embargo, un vistazo a babor, fuera de la cabina, detectó la silueta de un Dagger (Grupo 6) entrando de frente, decididamente. En ese preciso momento otro Dagger paso rozando a estribor habiendo completado una corrida - sin éxito - desde atrás del XZ 233. El piloto de helicóptero (Lt. C.H. Clayton) inmediatamente viró a babor y pico hasta nivel del mar, mientras el segundo Dagger lo enfrentaba, ahora casi a su frente.

Clayton, intentó mantenerse del lado de adentro del viraje del Dagger, para negarle una corrida recta y mientras el viraje se reducía, disminuía su velocidad a la vista. El avión enemigo disparó en viraje y el fuego se disperso cerca de 80 metros.

Habiendo gastado toda su munición el Dagger ascendió y se marchó y la tripulación del Link observó el área por el segundo avión.

Lo localizaron a estribor en una suave picada, volando directamente hacia el Linx. Clayton viró firmemente hacia el atacante y niveló, luego aceleró a fondo hacia el Dagger. Esta situación (frente a frente) duró hasta que los dos estuvieron a 100 yardas de distancia, cuando el Dagger rompió a su izquierda, ascendió y se alejó.

Sus proyectiles de cañón no fueron vistos por la tripulación del Linx, pero se aprecia que pasaron por encima del helicóptero. Los Dagger argentinos no intentaron repetir el ataque y se alejaron, ascendiendo hacia el continente"

El sistema Dagger GRA / M-III GAL

Se previeron seis salidas M5/GRA con escolta M-III / GAL.

Cobertura

* **OF Nº 1325**, 2 aviones **M-III**, indicativo **TRITON**, **armados** con Matra /Magic. **Misión**: Cobertura Puerto Argentino. **Tripulación** Cap. Arnau, Cap. Ballesteros. **Despegaron** de GAL a las 15:13 hs. La sección **arribó** a la Isla San José.

Ya en enlace con el Radar MLV y sobre el Estrecho de San Carlos, fueron vectoreados para interceptar una PAC que MLV estima a 40 MN. Con radar de a bordo no hicieron contacto con ninguna PAC.

Escucharon comunicación M5/MLV requiriendo cobertura o abandonaban misión. Al no confirmar avistaje con radar propio, MLV ordenó el regreso.

Comprobaron interferencias en frecuencias de enlace. Al regreso el Nº 2 **arribo** en GRA (a las 16:48 hs.) ~~por~~ falla trasvase de combustible mientras que el Nº 1 **arribo** a las 17:04 hs.

Ataque objetivos terrestres

* **OF 1324**, 3 aviones **M5**, indicativo **VULCANO**, **armados** con 2 BRP. **Misión**: Artillería en Porth Harriet. **Tripulación**: (1) Janett, (2) 1º Ten. Antonietti, (3) Cap. Robles, (Este último no decoló por TEC), (Es destacable que el Cap. Robles, al ver que no podía despegar en su avión, solicitó al 1º Ten. Antonietti que le diera el suyo pero no fué autorizado). **Despegaron** de GRA a las 15:15 hs.

OF. 1324: La meteorología en ruta 4/6 de SC y CU; al realizar enlace con MLV son considerados enemigos; luego de solucionar este inconveniente, informan sin actividad de PAC; posteriorm. marca una PAC en R° 360° y 40 MN de la posición de la sección y ordena viraje a 180°, nueva indicación del enemigo a 33 MN ordena R° 230° y escape. Al no tener cobertura bajo control del radar MLV se decide regresar. La METEOROGIA en el OM 6/8 SC y CU, la nubosidad de 8/8 impedían visualizar las islas y el OM. El VUL-

OF 1323: La navegación se hizo sin novedad y cuando se logra el enlace MLV, los identifica como enemigo; solucionado este problema, les informa la posición de una PAC en R° 360° y a 40 MN se ordena viraje a ... a 33 MN ... 290° El 13/6/82 ... M por Pag 414 ... rina. El ... pró. ... o de ... deci.

a) Cap. ROBLES no sale
b) 1° Tte GABARI REGRESA

a) y b) al Radar con el Radar MLV, les ordenan un cambio de rumbo a 180°, por presencia PAC BRITANICAS que concurrían a la intercepción. Esto los aleja de la zona con mayor consumo de combustible, y malas condiciones meteorológicas que no permitían identificar

Al enlazar con MLV la sección fue considerada enemiga.

Solucionado (¿Cómo? ¿Procedimiento?) les informaron que había una PAC a 40 MN y luego a 30 MN ordenada rumbo 180°. En instantes el radar aún tenía enlace con TRITON (cobertura) y ordenó (¿O fué decisión de VULCANO?) escape. La meteorología en el OM: impedía visualizarlo. Al regreso informó de interferencia en frecuencia enlace Rdr. que no les permitió recibir instrucciones escape. **Arribaron** a GRA a las 17:15 hs. S/N.

Ataque objetos terrestres:

* **OF Nº 1323**, 3 aviones **M5**, indicativo **ZEUS**, armados con 2 BRP. Artillería en Porth Harriet. **Tripulación:** (1) Cap. Rohde, (2) 1º Ten. Gabari, (3) Cap. Moreno, (este último no despego por lesionarse una mano). **Despegaron** de GRA a las 15:15 hs.

A 60 MN del objetivo el Nº 2 regresó por oscilación en turbina. El Nº 1 prosiguió en enlace Rr MLV como el anterior fue considerado enemigo (¿Que pasaba?). Se le informó de la PAC a 33 MN.

¿El guía (solo) convencido que no tenía cobertura abortó aproximación escapó y regresó (¿yecta bombas?). **Arribó** a GRA a las ~~16:42~~ 17:15 (por [illegible]).

Relato Cap. Janett

"OF 1324 VULCANO- OF 1323 ZEUS.
Se conformó una Ella entre las dos ~~OF~~.

La Escuadrilla estuvo compuesta por: Cap. Rohde, 1º Ten. Gabari, Cap. Janett y 1º Ten. Antonietti.

En razón de haberse ordenado un cambio de ataque bajo, por ataque en altura, se estaba cambiando las espoleta de las bombas del avión del Cap. Janett. S. Aux. Miranda, Pedro Prudencio (Mec Arm 13124) enganchó involuntariamente su campera en la misma, iniciándose la secuencia de armado de la espoleta.

Actuando con valor y decisión, dió la alarma para desalojar la zona y comenzó a desenroscarla, sacándola de la bomba, en el preciso instante que se iniciaba el tren de fuego, evitando la explosión, que de haberlo hecho, hubiera afectado a cuatro aviones estacionados a la par, ~~en~~ polvorín de campaña.

La planta de aerocombustible cercana, como así también a las instalaciones de la Jefatura de Aeródromo, Lugar donde se encontraba el CIC y la Sala de Pilotos,

Este suboficial tuvo antes otras dos actuaciones destacadas de esta índole; La Primera, al desarmar las bombas activadas, en el ARA

Formosa, efectuando un Raid azaroso en bote de goma hasta el buque en las afueras de Río Grande. La Segunda, desarmado ~~de~~ bombas esparcidas por la pista de Río Grande por accidente avión de la armada.

En el cumplimiento de la OFF, con el despegue de los cuatro aviones y tripulantes mencionados, se produjo en el trayecto de ida, al novedad de tironeo de motor en el numeral Nº 2, 1º Ten. Gabari, al cual se le ordeno regresar en forma individual.

La identificación con radar MLV fué positiva, y ~~que~~ ante la presencia de PAC británicas que concurrían a la intercepción ordeno ~~[illegible]~~ cambio de rumbo a 180º, alejándonos de la zona con mayor consumo de combustible, ~~sumado a~~ DAdas las condiciones meteorológicas ~~de no poder~~ no se pudo identificar el blanco, ~~[illegible]~~.

~~Decide~~ Decidido el regreso a Río Grande, se mantuvo buen enlace con el radar a pesar de escuchar interferencias; Recién allí se pregunto por el numeral Nº 2 que había sido abandonado a su suerte y que se encontraba próximo al aterrizaje.

No se eyectaron cargas"

Relato 1º Ten. Gabari

"Para evitar la PAC que estaba a nivel 250 conectamos PC para ascender a 350, aquí comienzo a tener oscilaciones de GTR y corto la PC, conectándola luego en forma alternada para no alejarme demasiado de la Ella. Al ver las Islas cubiertas y el radar que ordena que pongamos rumbo 180º, informó la novedad al Jefe de Ella y me ordena regresar.

Al hacer el viraje por izquierda (hacia el norte) veo una sección de M-III que llegaba para realizar escolta.

Hubo mucha interferencia en VHF en todas las frecuencias de enlace con el radar."

Último cruce en el conflicto

TC-65

* 1 avión **C-130**, indicativo **PATO**. **Tripulación:** Cap. Borchert, Cap. Daguerre, Com. Mela, C.P. Sosa. S. Aux. Castellini. S. A. Carabajal, S. Aux. Paoloni. **Despegó** de CRV a las 15:30 hs. Transportó cañón Berta y munición 155. **Arribó** a MLV a las ~~20:00~~ 19:10 hs.

Dice el diario de guerra de la 3a. Batería en BAM MLV

"19:00 hs. Un Hércules hace pasaje sin poder aterrizar"

"19:10 hs. Aterriza, bajamos otro cañón de 155 mm. y munición"

2000
"~~19:30~~ hs. Alarma roja, el Hércules esta en tierra, corta todo, se sienten los cañonazos y las bengalas desde la orilla"

2110
"~~20:00~~ hs. Se va el Hércules"

"Según el informe FAS este C-130 despego de MLV a las 21:10 hs. y arribo a CRV a las 00:40 hs. del 14 de junio de 1982"

~~El sistema MK 62 (con cobertura M-III)~~ el último ataque de la FAS

Con el objeto de apoyar a la defensa terrestre de Puerto Argentino, la FAS, lanzó -su ataque final nocturno- con el sistema MK 62.

La Sección de Canberra **BACO** fué acompañada con escolta de M-III **PLUTON**

OF Nº 1326, 2 aviones **MK- 62,** indicativo **BACO, armados** con 5 Bombas MK-17 de 1.000 lbs. c/u con espoleta SSQ. **Misión:** BOH sobre Port Harriet House (51° 39' S / 58° 08' O.) **Tripulación** : (1) Cap. Pastran, Cap. Casado. (2) 1° Ten. Rivolier, 1° Ten. Annino. **Despegaron** de GAL a las 21:30 hs.

4

En la aproximación al lanzamiento (de S a N) el Nº 1 se desvió un poco al E y el 2 lo perdió de vista, sobrepasándolo y llegando antes al OM (que confirmó con su Doppler y las indicaciones del Radar MLV) lanzó sus bombas y viró a la izquierda, confirmando la explosión de las mismas.

Hasta ese instante no existía fuego A.Aé, pero inmediatamente después se inició una intensa reacción antiaérea. Fué en ese momento cuando el Nº 1 sobrevolaba el OM y efectuó su lanzamiento; a los pocos segundos fué alcanzado por un misil que destruyó parte de su avión, entrando en tirabuzón chato.

El piloto Cap. Pastran logró eyectarse, no así el navegador Cap. Casado que cayó y se estrelló con los restos de su avión. El Cap. Pastran cayó en el mar -próximo a la costa- inflo su bote, desembarcó y fué hecho prisionero.

El Nº 2 evadió el intenso fuego antiaéreo, lanzó bengalas y chaff mientras escapaba hacía el oeste. Vió los resplandores del intenso cañoneo en Puerto Argentino. Apreció que el fuego antiaéreo ~~sucedido~~ provenía de buques en Fitz Roy. MLV le informó que era perseguido por una PAC (70 MN al Este que luego se alejó a 85 MN). Ya voladas 60 MN en su escape, MLV le preguntó si tenía enlace con el guía pues lo había perdido en pantalla, le respondió que no.

Sus bombas habían caído, otra vez, muy próximas al PC de los tres generales británicos (Moore - Wilson - Thompson).

El **BACO 2 arribó** a GAL a las 00:05 hs. del día 14 de junio de 1982, constituyéndose en el último avión de combate argentino (FAS) que operó en la Batalla Aérea de Malvinas.

OF Nº 1327, 2 aviones **M-III**, indicativo **PLUTON**, **armados** con Matra/ Magic. **Misión**: Cobertura Puerto Argentino. **Tripulación**: My. Sánchez, Cap. González. **Despegaron** de GAL a las 21:50 hs.

Luego del enlace con MLV se efectuó guiado con variaciones de rumbo hacia el E y luego al N, informando que no había actividad aérea del enemigo; se mantuvo en escolta atrás y a la izquierda de **BACO** hasta el lanzamiento de las bombas.

Se visualizó cañoneo a Puerto Argentino e iluminación de faro de buque, probablemente en Ba. Anunciación. Luego del ataque se observó intenso fuego de A.Aé. y/o misiles, algunos de ellos explotaron abajo y otros arriba. Se pudo observar lanzamiento de bengalas desde Fitz Roy que se confundían con misiles. MLV informó que tenía a los dos **BACOS**, el Nº 1 con radial 180º y al Nº 2 con radial 130º separados 40 MN.

El enemigo continuó con interferencia radioeléctrica probablemente desde San Carlos, por que al alejarse hacia el este, la potencia de la misma disminuyó. Se comprobó que ~~que en los últimos aviones~~ con 2 equipos de VHF es efectivo transmitir en una frecuencia y recibir en otra.

Fué descatable la tranquilidad de la Sección **BACO** durante el cumplimiento de esta misión.

Nota:

La versión británica (FAW-RN)

"La última acción significativa del conflicto para el 800 Sqdn tuvo lugar en la noche 13/14 de junio. Fué lanzada (desde el Hermes) a las 20:35 hs. Y nuevamente a las 22:32 hs. A causa de ecos desde el SW. En la primera ocasión los intrusos regresaron cuando la PAC, se aproximaba.

En la segunda ocasión los aviones se dirigían ~~al n al Oeste de~~ al oeste Puerto Stanley.

Los aviones eran una sección de Canberras (Grupo 2) con una escolta de 2 M-III.

A las 22:55 hs. Estuvieron en alcance de los Sea Dart a bordo de la "Exeter" y "Cardiff".

340

Pag 411 Primeros Cruces del dia

b) C-130 ~~TC-64~~ - C/30 TC-65

TRIPULACIÓN = Cap BORCHERT, Victor
DAGUERRE, H.
MELA, R.
SOSA, H.
CASTELLINI, H
CARABAJAL, R
PAOLONI, C.

Dep: MLV: 21:10
Amb. MLV: 00:40
Tiempo de vuelo 2:50
Esta tripulación tiene
2 planillas de vuelo el mismo →

Fue entonces cuando uno de los pilotos de la PAC (Sea Harriers) Mike Blisser fue testigo del fogonazo cuando un Sea Dart del Exeter impactó y destruyó un Canberra (B-108). El piloto (Cap. Roberto Pastran) se eyectó con seguridad pero su navegador (Cap. Fernando Juan Casado) no pudo hacerlo y murió. La "Cardiff" había disparado a los M-III pero a diferencia de la otra, sus Sea Dart resultaron cortos"

Día 13-VI

E y R

F-27 (T-42) BOLSA II

Vcom Andelique Mario

Rodriguez J CRV 0850

Co 1º Simón M " 1140

Cabral S

F-27 (TC-76)

My Montalds Roberto

Mirgone J. ERO 0845

Co 1º Domínguez R " 1145

Medina A

F-27 (TC-78) BOLSA II

Rodríguez A

My Nuñez M CRV 1420

Co 1º Lamas G. " 1640

González H.

El día 14 de junio de 1982

(Lunes)

La situación

Ese día, el más penoso y triste, ofreció muy pocos hechos para nuestro análisis. Tal vez lo más rescatable para la FAA, sean las manifestaciones del Gen. británico Jeremy Moore que en todas sus intervenciones durante la rendición manifestó su admiración por el accionar de la FAS (especialmente en los últimos días en que había apreciado "in visu" los ataques de los A-4B y MK 62 sobre su puesto de comando en (Mte. Kent y Port Harriet) y su gran preocupación porque quería estar seguro que el alto el fuego incluyera a la FAA.

Las informaciones que recibió el Comando FAS (del diario de guerra FAS)

> "*1) 07:35: Se establece el contacto radial con Malvinas. Informa que el enemigo ha penetrado el perímetro externo de la defensa. Malvinas considera que la situación es bastante desesperada. Se tiene gran cantidad de enemigos dentro de las propias defensas.*
>
> *2) 10:48: El Brigadier Castellano informa que ya ha llegado el enemigo a los límites de la ciudad, están próximos a los puestos de comando. Por ahora se interrumpen las comunicaciones.*
>
> *3) 11:50: El Comandante FAS- Brigadier E.H Crespo- en una reunión con todos los oficiales de este comando les informa sobre la situación que se está viviendo en Malvinas, las declaraciones del Brigadier Castellano y que se espera la decisión de la junta de Comandantes, a nivel político.*
>
> *4) 19:30: El Brigadier Crespo informa, después de haber hablado con el Brigadier Castellano que todavía no tiene una evaluación de los combates que se sucedieron en el día de hoy, en Puerto Argentino. Tampoco trascendió lo conversado por el General Mendez y el Comandante ingles.*"

Del diario de guerra del Escuadrón Pucará (Malvinas)

> *"14-jun-82. Se intenta desplazar al personal de pilotos, desde el alojamiento hacia el aeropuerto. Se recibió la orden de permanecer en la casa de almacenamiento de víveres.*

E y R

14- Junio

C - 500 -

CASERO II
PAR 0730
" 15~~45~~

F- 27 (T-42) PACÚ
My. Rodríguez Juan
Vcom Andelique Mario CRV 1350
Simón M " 1515
F- Cabral S.
VCom CAP
F- 27 (TC- 76) TITÁN
My. Montaldo Roberto
Dargatti R EPO 0900
Domínguez R VIE 1110
Medina A. VIE 1300
EPO 1510

F

VCom Genolet Horacio CRV 1720
CAP. Míguez Agustín EPO 1850
Santiago O.
Ochoa H.

F- 28 TC- 51

My Pupek Héctor CRV 1820
CAP. Giménez Juan EPO 1940
Gamba J. SCZ 1230
Cohn R. EPO 1430
Testa E
Saravia S.

Aproximadamente a las 11:00 se comenta sobre el cese del fuego."

Del diario de guerra de G1 AA (Malvinas)

"-05:00 Alarma gris.

-08:00 Viene el Mayor y nos da la situación actual; no hay como pararlos, tienen mejores medios, sigue el duelo de artillería.

-10:00 Empieza el repliegue de los de Ejército, ya están en el cuartel de los Royal Marines (3.5 km).

-12:00 El Brigadier Castellano habla por radio con el Brigadier Crespo.

-15:00 Nos reunimos todos, ya no se combate.

-16:00 Se reúnen los dos Comandantes."

Del informe del Escuadrón VYCA - Malvinas

"-Día 14 de junio

00:23 hs. Bombardean los Canberra por el Cerro Kent. Se suspende el libro para ser enviado al Continente".

Del diario de Guerra del TOAS

"-Día 14-junio:

13:40 hs. Es interceptado un mensaje en 3318 Kcs/Al, cuyo texto es el siguiente: Shore side flag flies over Stanley. (La bandera-británica- flameu sobre Stanley, del lado de la costa)."

FIN DEL LIBRO

LZ - May

2062	BAGRE	2 LR 35/24	CRV 0747	CRV 0945
2063	CARDO	2 LR 35	CRV 0731	0950
2064	LEON	2 LR 35	CRV 0709	1017 Retransmisión
2065	CONDE	2 LR 35 (1)	SJU 0745	SJU 0935
2066	FUEGO	2 LR-35	GRA OM GRA 0756 0830	0943
2067	NÁCAR	2 LR 35	Zona R	GRA 16 GRA 17:45
2068	PIEDRA	2 LR 35	Zona L	GRA - CRV
2069	LQTFM	C 500 →	CRV - EDO - Ten. Curado - 1220 1430	
	C-500	1105	Ten. Flogger	

2070	RAYO	HS 125	CRV 1209	CRV 1600	retransmisor ~~Fco. Casado~~
2071	BAGRE	LR 35	CRV 1445	CRV 1645	diversión
2072	CARDO	LR-35	CRV 1406	CRV 1639	diversión
2073	LEÓN	LR 35	CRV 1401	CRV 1610	diversión
2074	M-5		CRA	CRA	Explot. y recon.

Falta 1 [illegible]

Cano Alfredo Vcom
Capt. Rufino Juan C.
Servatico, Eduardo
Vcom.